



ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ

រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា

លេខ: ១៧១ សស(ក.លក)

ព្រះរាជក្រឹត្យ
លេខ ២៩១
ចុះថ្ងៃទី ២៩ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ២០១១
បញ្ជាក់ ឧបករណ៍

ក្រសួងអប់រំ យុវជន និង កីឡា
លេខ ១២៧
ថ្ងៃទី ១៤ ខែ ០១ ឆ្នាំ ២០១២

**អនុក្រឹត្យ
ស្តីពី**

ការដាក់ឱ្យអនុវត្តប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដីរាជធានីភ្នំពេញ

រាជរដ្ឋាភិបាល

- បានឃើញរដ្ឋធម្មនុញ្ញនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានឃើញព្រះរាជក្រឹត្យលេខ នស/រកត/០៩១៣/៩០៣ ចុះថ្ងៃទី២៤ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ២០១៣ ស្តីពីការតែងតាំងរាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានឃើញព្រះរាជក្រឹត្យលេខ នស/រកត/១២១៣/១៣៩៣ ចុះថ្ងៃទី២១ ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១៣ ស្តីពីការកែសម្រួលនិងបំពេញបន្ថែមសមាសភាពរាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានឃើញព្រះរាជក្រមលេខ០២/នស/៩៤ ចុះថ្ងៃទី២០ ខែកក្កដា ឆ្នាំ១៩៩៤ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ស្តីពីការរៀបចំនិងការប្រព្រឹត្តទៅនៃគណៈរដ្ឋមន្ត្រី
- បានឃើញព្រះរាជក្រមលេខ នស/រកម/០១៩៦/០៨ ចុះថ្ងៃទី២៤ ខែមករា ឆ្នាំ១៩៩៦ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ស្តីពីការបង្កើតក្រសួងមហាផ្ទៃ
- បានឃើញព្រះរាជក្រមលេខ នស/រកម/០៦៩៩/០៩ ចុះថ្ងៃទី២៣ ខែមិថុនា ឆ្នាំ១៩៩៩ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ស្តីពីការបង្កើតក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់
- បានឃើញព្រះរាជក្រមលេខ នស/រកម/០៨០១/១៤ ចុះថ្ងៃទី៣០ ខែសីហា ឆ្នាំ២០០១ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ភូមិបាល
- បានឃើញព្រះរាជក្រមលេខ នស/រកម/០៥០៨/០១៧ ចុះថ្ងៃទី២២ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០០៨ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ស្តីពីការគ្រប់គ្រងរដ្ឋបាលរាជធានី ខេត្ត ក្រុង ស្រុក ខណ្ឌ
- បានឃើញព្រះរាជក្រមលេខ នស/រកម/០២១០/០០៣ ចុះថ្ងៃទី២៦ ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០១០ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ស្តីពីអស្សាមិករណ៍
- បានឃើញព្រះរាជក្រឹត្យលេខ នស/រកត/០៥១២/៤៦៣ ចុះថ្ងៃទី២៦ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០១២ ស្តីពីការបង្កើតគណៈកម្មាធិការរៀបចំដែនដីនិងនគរូបនីយកម្មភ្នំពេញ
- បានឃើញព្រះរាជក្រឹត្យលេខ នស/រកត/០៣១៤/៣៧៣ ចុះថ្ងៃទី២៦ ខែមីនា ឆ្នាំ២០១៤ ស្តីពីការកែសម្រួលមាត្រា២និងមាត្រា៥នៃព្រះរាជក្រឹត្យលេខ នស/រកត/០៥១២/៤៦៣ ចុះថ្ងៃទី២៦ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០១២ ស្តីពីការបង្កើតគណៈកម្មាធិការរៀបចំដែនដីនិងនគរូបនីយកម្មភ្នំពេញ

- បានឃើញអនុក្រឹត្យលេខ៧៧ អនក្រ.បក ចុះថ្ងៃទី០៧ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១២ ស្តីពីការបង្កើតគណៈកម្មាធិការរៀបចំដែនដីនិងនគរូបនីយកម្មថ្នាក់រាជធានី ខេត្ត ក្រុង ស្រុក ខណ្ឌ
- បានឃើញអនុក្រឹត្យលេខ៤២ អនក្រ.បក ចុះថ្ងៃទី០៣ ខែមេសា ឆ្នាំ២០១៥ ស្តីពីនគរូបនីយកម្ម រាជធានី ក្រុង និងទីប្រជុំជន
- បានឃើញអនុក្រឹត្យលេខ៧៦ អនក្រ.បក ចុះថ្ងៃទី០៩ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៥ ស្តីពីការកែសម្រួលមាត្រា៣០ មាត្រា៣៤ មាត្រា៣៨ មាត្រា៥០ មាត្រា៦៦ មាត្រា៧៤ និងមាត្រា៨២ នៃអនុក្រឹត្យលេខ៤២ អនក្រ.បក ចុះថ្ងៃទី០៣ ខែមេសា ឆ្នាំ២០១៥ ស្តីពីនគរូបនីយកម្ម រាជធានី ក្រុង និងទីប្រជុំជន
- បានទទួលការឯកភាពពីគណៈរដ្ឋមន្ត្រីក្នុងសម័យប្រជុំពេញអង្គ នាថ្ងៃទី១១ ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១៥

សម្រេច

មាត្រា ១ .-

ត្រូវបានដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់នូវប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដីរាជធានីភ្នំពេញ ដែលមានចុះវិស័យដល់ឆ្នាំ២០៣៥ ដូចមានឧបសម្ព័ន្ធភ្ជាប់ជាមួយអនុក្រឹត្យនេះ។

មាត្រា ២ .-

ប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដីរាជធានីភ្នំពេញនេះ អាចធ្វើការកែសម្រួលក្នុងរយៈពេល៥(ប្រាំ)ឆ្នាំម្តង តាមករណីចាំបាច់នៃការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចនិងសង្គម។ ការកែសម្រួលប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដីរាជធានីភ្នំពេញមុនពេលកំណត់អាចប្រព្រឹត្តទៅបាន ក្នុងករណីដែលមានតម្រូវការចាំបាច់សម្រាប់បម្រើផលប្រយោជន៍សាធារណៈឬផលប្រយោជន៍ជាតិ។ ការកែសម្រួលប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដីរាជធានីភ្នំពេញត្រូវអនុវត្តតាមនីតិវិធីនិងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តជាធរមាន។

មាត្រា ៣ .-

បទប្បញ្ញត្តិទាំងឡាយណាដែលផ្ទុយនឹងអនុក្រឹត្យនេះ ត្រូវទុកជានិរាករណ៍។

មាត្រា ៤ .-

រដ្ឋមន្ត្រីទទួលបន្ទុកទីស្តីការគណៈរដ្ឋមន្ត្រី រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងមហាផ្ទៃ រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ ប្រធានគណៈកម្មាធិការរៀបចំដែនដីនិងនគរូបនីយកម្មថ្នាក់ជាតិ រដ្ឋមន្ត្រីគ្រប់ក្រសួង និងប្រធានគ្រប់ស្ថាប័នដែលពាក់ព័ន្ធ និងអភិបាលនៃគណៈអភិបាលរាជធានីភ្នំពេញ ត្រូវទទួលបន្ទុកអនុវត្តអនុក្រឹត្យនេះតាមភារកិច្ចរៀងៗ ខ្លួនចាប់ពីថ្ងៃចុះហត្ថលេខាតទៅ។

ធ្វើនៅរាជធានីភ្នំពេញ ថ្ងៃទី ២៣ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ២០១៥



សម្តេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែន

កន្លែងទទួល :

- ក្រសួងព្រះបរមរាជវាំង
- អគ្គលេខាធិការដ្ឋានក្រុមប្រឹក្សាធម្មនុញ្ញ
- អគ្គលេខាធិការដ្ឋានព្រឹទ្ធសភា
- អគ្គលេខាធិការដ្ឋានរដ្ឋសភា
- អគ្គលេខាធិការរាជរដ្ឋាភិបាល
- ខុទ្ទកាល័យសម្តេចនាយករដ្ឋមន្ត្រី
- ខុទ្ទកាល័យសម្តេច ឯកឧត្តម លោកជំទាវនាយករដ្ឋមន្ត្រី
- ជួនហត្ថ
- រាជកិច្ច
- ឯកសារ កាលប្បវត្តិ

ឧបសម្ព័ន្ធនៃអនុក្រឹត្យលេខ ១៧១ ន.ស.ន ចុះថ្ងៃទី ២៣ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ២០១៥

ស្តីពីការដាក់ឱ្យអនុវត្តប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដីរាជធានីភ្នំពេញ

ប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដីរាជធានីភ្នំពេញឆ្នាំ ២០៣៥



Handwritten mark or signature.

មាតិកា

	ទំព័រ
១. សេចក្តីផ្តើម	៤
២. ចក្ខុវិស័យនៃយុទ្ធសាស្ត្រកម្រងទិសអភិវឌ្ឍន៍	៦
៣. គោលបំណង និងគោលដៅនៃយុទ្ធសាស្ត្រកម្រងទិសអភិវឌ្ឍន៍	៦
៣.១. គោលបំណង	៦
៣.២. គោលដៅ	៦
៤. យុទ្ធសាស្ត្រកម្រងទិសអភិវឌ្ឍន៍.....	៨
៤.១. ភ្នំពេញ-ប៉ូលអភិវឌ្ឍន៍ស្នូល.....	៨
៤.១.១. រាជធានីតូចមួយនៃអាស៊ីអាគ្នេយ៍ដែលត្រូវធម្មៈឧបសគ្គសំខាន់ជាច្រើន.....	៨
៤.១.២. ទំហំនៃការរៀបចំដែនដី	៨
៤.១.៣. ប៉ូលសេវាកម្មកណ្តាលសម្រាប់ប្រជាជនចំនួន៦លាននាក់	៩
៤.១.៤. រាជធានីភ្នំពេញគឺជាចលករសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍប្រទេសកម្ពុជា	៩
៤.១.៥. ភាពចាំបាច់នៃការធ្វើក្របខ័ណ្ឌប្លង់មួយថ្មី	១០
៤.២. ភ្នំពេញ-ទីក្រុងប្រកបដោយគុណភាពអន្តរជាតិ	១០
៤.២.១. រាជធានីភ្នំពេញគឺជារាជធានីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា	១០
៤.២.២. មុខងារសំខាន់ៗសម្រាប់រាជធានីភ្នំពេញ.....	១៣
៤.២.៣. ពង្រឹងគុណសម្បត្តិនៃការទាក់ទាញនិងការប្រកួតប្រជែងរបស់រាជធានី ភ្នំពេញ	១៥
៤.២.៤. គុណភាពរវាងអភិក្រមខាងក្នុងនិងអភិក្រមខាងក្រៅ	១៥
៤.២.៥. ការពង្រីកផ្ទៃដីទីក្រុងធំ(មេត្រូប៉ូលីតែន) និងការកើនឡើងទ្វេដងនៃចំនួន ប្រជាជនឆ្នាំ២០៣៥	១៦
៤.២.៦. កម្រិតទីមួយនៃការរៀបចំអភិវឌ្ឍន៍ ការធ្វើសមាហរណកម្មទៅក្នុងតំបន់... ..	១៨
៤.៣. ការបម្រុងទុកនូវប្រព័ន្ធហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរបវន្តមេចាំបាច់	១៩
៤.៣.១. បណ្តាញផ្លូវជាតិ ជាផ្លូវខ្សែក្រវាត់ព័ទ្ធជុំវិញទីក្រុងដ៏ធំ.....	១៩
៤.៣.២. ការបោះទីតាំងកំពង់ផែទាំងឡាយ ការរក្សាទុកកំពង់ផែនៅក្នុងទីក្រុង.....	១៩
៤.៣.៣. បណ្តាញផ្លូវដែក ការស្តារឡើងវិញនូវបណ្តាញផ្លូវដែកដែលបាន ស្រាប់និងស្ថានីយរថភ្លើងថ្មីមួយនៅផ្នែកខាងលិចទីក្រុង.....	១៩



៤.៣.៤- អាកាសយានដ្ឋានសព្វថ្ងៃអាចឆ្លើយតបសេចក្តីត្រូវការហូតដល់ត្រឹម
ឆ្នាំ២០២០ ២១

៤.៣.៥- យ៉ាងហោចណាស់ត្រូវមានទឹកនៃរង្វង់ផែស្វិតមួយដែលមានអន្តរកូនាទី..... ២៣

៤.៤- ការរៀបចំការអភិវឌ្ឍន៍គរុបនីយកម្មក្នុងកម្រិតទីក្រុងធំ..... ២៤

 ៤.៤.១- ភាពបន្ទាន់នៃការកំណត់នូវបណ្តាញលម្អសាធារណៈ: ២៤

 ៤.៤.២- បណ្តាញផ្លូវតាមកម្រិតថ្នាក់ ២៤

 ៤.៤.៣- បណ្តាញពណ៌បៃតង(សួននិងដើមឈើ)និងពណ៌ខៀវ(ទឹក) ២៤

 ៤.៤.៤- ការបម្រុងទុកនូវប៉ូលអភិវឌ្ឍន៍បន្ទាប់នានាក្នុងកម្រិតទីប្រជុំជនក្រុង..... ២៥

 ៤.៤.៥- ភាពចាំបាច់ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនរួម ២៦

៤.៥- បេតិកភណ្ឌតំបន់ពិសេសនានានិងទេសភាពរបស់ទីក្រុង ២៦

 ៤.៥.១- តើត្រូវយកគំរូអភិវឌ្ឍន៍មួយណាសម្រាប់រាជធានីភ្នំពេញ?..... ២៦

 ៤.៥.២- ការលើកតម្កើងតំបន់ចតុមុខ ២៧

 ៤.៥.៣- ការលើកតម្កើងការអភិវឌ្ឍតំបន់បឹងកក់..... ២៨

 ៤.៥.៤- ការលើកតម្កើងបឹងនានានៅភាគខាងជើង ២៨

 ៤.៥.៥- ការរៀបចំផ្ទៃអាងចម្រោះទឹកកខ្វក់ខាងត្បូងទីក្រុង (បឹងជើងឯក)..... ២៩

 ៤.៥.៦- ការរៀបចំទីតាំងទីលានចាក់សំរាម ២៩

 ៤.៥.៧- ការបង្កើតលក្ខខណ្ឌចាំបាច់សម្រាប់ទទួលអគារខ្ពស់ៗ..... ២៩

 ៤.៥.៨- នយោបាយលំនៅឋានដីធ្លីនិងអចលនវត្ថុ ៣០

៥- ផែនការសកម្មភាព ៣២

 ៥.១- ការផ្សព្វផ្សាយ ៣៣

 ៥.២- គម្រោងសំខាន់ៗដែលត្រូវការចាំបាច់នូវការអនុម័តបន្ទាន់ ៣៣

 ៥.៣- បទប្បញ្ញត្តិគរុបនីយកម្ម..... ៣៣

 ៥.៤- សកម្មភាពអភិវឌ្ឍន៍បន្តនិងវិនិយោគសាធារណៈ: ៣៤

៦- សេចក្តីសន្និដ្ឋាន ៣៤

 - ផែនការសកម្មភាព ៣៤



១- សេចក្តីផ្តើម

ការធ្វើប្លង់គោលនគរបនីយកម្មរាជធានីភ្នំពេញ ត្រូវបានរៀបចំឡើង(ជាច្រើនលើក)តាំងពី ជាងមួយសតវត្សរ៍មកហើយ ប៉ុន្តែ មានតែគម្រោងប្លង់គោលនគរបនីយកម្មដែលបានរៀបចំដោយ ក្រសួងកសិកម្មនៅថ្ងៃទី១៦ ខែមេសា ឆ្នាំ១៩៥០ តែមួយគត់ដែលត្រូវបានអនុម័តឲ្យប្រើប្រាស់ នៅឆ្នាំ១៩៥៦។

ប្លង់គោលនាពេលនោះគឺជាឧបករណ៍គោលដ៏សំខាន់មួយ(ក្នុងការគ្រប់គ្រងនិងតម្រង់ទិស) ការអភិវឌ្ឍទីក្រុងភ្នំពេញចាប់ពីសម័យទទួលបានឯករាជ្យរហូតដល់សម័យមានសង្គ្រាម។ ពោល វាជាឯកសារដែលត្រូវបានគេប្រើប្រាស់ជាមគ្គុទ្ទេសក៍ សម្រាប់ការធ្វើបទប្បញ្ញត្តិនគរបនីយកម្ម និងក៏ជាមគ្គុទ្ទេសក៍សម្រាប់គម្រោងធំៗដទៃទៀតដូចជាពហុកីឡដ្ឋានអូឡាំពិក សាកលវិទ្យាល័យ ភូមិន្ទភ្នំពេញ បុរីកីឡា ដីឡូត៍នៅជុំវិញពហុកីឡដ្ឋានអូឡាំពិក ទួលគោក សាលមហោស្រព ព្រះសុរាម្រិត វិមានឯករាជ្យ...។ល។ ដើម្បីឆ្លើយតបនឹងសេចក្តីប្រាថ្នា(មហិច្ឆតា)ធំៗរបស់ប្រទេស។

ប៉ុន្តែការធ្វើប្លង់គោលនោះបានគ្របដណ្តប់ត្រឹមព្រំដែនកំណត់ក្រុងមួយ ដែលមានទំហំ មួយតូចនៅឡើយ ពោលគឺនៅត្រឹម៤ខណ្ឌចាស់កណ្តាលក្រុងសព្វថ្ងៃដែលដីធ្លីត្រូវបានប្រើប្រាស់ អស់តាំងពីទសវត្សរ៍ឆ្នាំ១៩៦០ សម្រាប់អនុវត្តតាមផែនការពង្រីកទីក្រុងទៅគ្រប់តំបន់នានានៅ ពេលនោះ។ ចាប់ពីទសវត្សរ៍ឆ្នាំ១៩៧០រហូតមកដល់បច្ចុប្បន្ន គ្រប់ការសាកល្បងដើម្បីកំណត់ នូវការរៀបចំធ្វើប្លង់គោលនគរបនីយកម្មនានា ត្រូវទទួលបានជ័យជម្នះអស់ ដោយសារកង្វះធនធាន មនុស្សនិងគ្មានមធ្យោបាយគ្រប់គ្រាន់ដែលអាចប្រើប្រាស់បាន និងដោយសារប្រទេសគ្មានស្ថិរភាព ជាពិសេសក្នុងរបបខ្មែរក្រហម ដែលភ្នំពេញមិនត្រឹមតែមិនអាចបន្តការអភិវឌ្ឍ តែត្រូវបានរងការ បំផ្លិចបំផ្លាញ និងស្ទើរតែត្រូវបានបោះបង់ចោលទាំងស្រុង ក្លាយជាទីក្រុងដែលគ្មានមនុស្សរស់ នៅ។ ចាប់ពីក្រោយថ្ងៃរំដោះ៧ មករា ឆ្នាំ១៩៧៩ ភ្នំពេញត្រូវស្តារជាបន្តបន្ទាប់។ បន្ទាប់ពីមាន កិច្ចព្រមព្រៀងសន្តិភាពនៅទីក្រុងប៉ារីស ពិសេសចាប់ពីឆ្នាំ១៩៩៨ដែលប្រទេសកម្ពុជាបានស្គាល់ ស្ថិរភាពពេញលេញទូទាំងប្រទេសកើតពីនយោបាយឈ្នះ-ឈ្នះរបស់សម្តេចអគ្គមហាសេនាបតី តេជោ ហ៊ុន សែន នាយករដ្ឋមន្ត្រី បាតុភូតនៃការអភិវឌ្ឍទីក្រុងមានល្បឿនយ៉ាងលឿនដោយបាន ផ្លាស់ប្តូរមាឌគ្រឿងយ៉ាងឆាប់រហ័សតាមគំរូនៃការអភិវឌ្ឍមួយដែលរីកសាយដូចស្នាមតំណក់ ប្រេងដែលស្រក់លើក្រដាស បន្តពីគម្រោងប្លង់នគរបនីយកម្មនៃទីក្រុងចាស់។ ការអភិវឌ្ឍយ៉ាង ឆាប់រហ័សនៃតំបន់នានាដោយក្រុងក្នុងកាលៈទេសៈមួយដែលនៅមិនទាន់មានប្លង់គោលតម្រង់ទិស បាននាំឲ្យលេចចេញនូវនគរបនីយកម្មមួយដែលមិនសូវមានលក្ខណៈគ្រង់ស្មើ អតុល្យភាពនៃ ប្រព័ន្ធហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងនាំឲ្យមានភាពមិនគ្រប់គ្រងដោយប្រភពខ្វះចន្លោះនៃប្រសិទ្ធភាព គ្រប់គ្រងលម្អសាធារណៈ បរិក្ខារសាធារណៈនិងមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនដូចជាទោចក្រយានយន្ត រថយន្ត។ ជាបទពិសោធជាក់ស្តែងកន្លងនៅខាងក្នុងទំនប់កប់ស្រូវ ដែលទំនប់នេះគេស្គាល់ក៏សាង នៅភាគខាងជើងភ្នំពេញនៅដើមទសវត្សរ៍ឆ្នាំ១៩៧០សម្រាប់ក្រវាត់សុវត្ថិភាព និង ការកប់ស្រូវ តំបន់អភិវឌ្ឍចម្រុះមិនរាបស្មើ មានការអភិវឌ្ឍដោយដុតច្បាច់ប្រាយពុំលើសពីចំណុចនេះ។



២- ចក្ខុវិស័យនៃយុទ្ធសាស្ត្រតម្រង់ទិសអភិវឌ្ឍន៍

ដោយផ្អែកលើយុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណដំណាក់កាលទី៣ ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ជាតិ និងគោលនយោបាយជាតិស្តីពីការរៀបចំផែនដីរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា ចក្ខុវិស័យនៃយុទ្ធសាស្ត្រតម្រង់ទិសអភិវឌ្ឍន៍ រាជធានីភ្នំពេញ គឺភ្នំពេញជាក្រុងរាជធានី ជាបេះដូងរបស់ប្រទេសកម្ពុជាដែលស្ថិតនៅលើចំណុចពិសេសនៃប្រសព្វទន្លេបួន ហៅថាទន្លេបួនមុខ ដែលជាអត្តសញ្ញាណតែមួយគ្មានពីរ ជាមជ្ឈមណ្ឌលនយោបាយ សេដ្ឋកិច្ចពាណិជ្ជកម្ម វប្បធម៌ ប្រកបដោយសក្តានុពលប្រកួតប្រជែង ជាមួយការអភិវឌ្ឍមួយប្រកបដោយវឌ្ឍនភាព សមធម៌ និងចីរភាព ។

ការតម្រង់ទិសអភិវឌ្ឍន៍ផ្នែកនគរូបនីយកម្មសំដៅធានាការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច និងសង្គមកិច្ចរបស់រដ្ឋក្នុងផែនដីរាជធានីឱ្យមានប្រសិទ្ធភាព និងមាននិរន្តរភាព ពិសេសដើម្បីតម្រង់ទិសការវិនិយោគសាធារណៈនិងឯកជន ក៏ដូចជាការវិនិយោគរបស់ដៃគូអភិវឌ្ឍទាំងអស់ចាប់ពីពេលនេះរហូតដល់ឆ្នាំ២០៣៥។ យុទ្ធសាស្ត្រនេះនឹងជួយសាលារាជធានីភ្នំពេញ ប្រជាជនទាំងអស់វិនិយោគិន ព្រមទាំងដៃគូអភិវឌ្ឍនានា ឱ្យចូលរួមអភិវឌ្ឍទីក្រុងប្រកបដោយសណ្តាប់ធ្នាប់ល្អ ហើយក៏ធ្វើឱ្យមានវឌ្ឍនភាពដល់ការវិនិយោគនានាដោយកាត់បន្ថយឫបញ្ចៀសបាននូវហានិភ័យនានាជាអតិបរមា ។

៣- គោលបំណងនិងគោលដៅនៃយុទ្ធសាស្ត្រតម្រង់ទិសអភិវឌ្ឍន៍

៣.១- គោលបំណង

- គោលបំណងនៃយុទ្ធសាស្ត្រតម្រង់ទិសអភិវឌ្ឍន៍នគរូបនីយកម្មរាជធានីភ្នំពេញគឺ៖
- តម្រង់ទិសការប្រើប្រាស់ដីធ្លី និងធានាតម្លៃសក្តានុពល ដែលមានស្រាប់របស់ទីក្រុងប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពខ្ពស់ ចីរភាព និងសមធម៌ ដើម្បីគាំទ្រដល់ការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចសង្គមកិច្ច ការធានាសន្តិសុខស្បៀងសោភ័ណភាព និងគុណភាពបរិស្ថាន
- តម្រង់ទិសការអភិវឌ្ឍដោយគុណភាព សមភាព និងភាពស៊ីចង្វាក់គ្នា រវាងរាជធានីភ្នំពេញ ទីក្រុងតូចបន្ទាប់ ខេត្តរបស់ប្រទេស និងទីក្រុងរបស់ប្រទេសនានា
- ធានាការលើកស្ទួយអត្តសញ្ញាណរាជធានីភ្នំពេញ ដើម្បីធ្វើសមាហរណកម្មទៅក្នុងតំបន់និងប្រកួតប្រជែងជាមួយទីក្រុងនានានៅក្នុងតំបន់ សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍនៅក្នុងបរិបទដែលផ្តល់នូវលទ្ធភាពធំជាងពេលមុន ទាំងលើផ្នែកបច្ចេកទេសនិងផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុ ។

៣.២- គោលដៅ

- គោលដៅនៃយុទ្ធសាស្ត្រតម្រង់ទិសអភិវឌ្ឍន៍រាជធានីគឺសំដៅ៖
- អភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយចីរភាព ធានាបាននូវការផ្គត់ផ្គង់សេចក្តីត្រូវការ និងការទទួលខុសត្រូវចំពោះផលប្រយោជន៍របស់មនុស្សបច្ចុប្បន្ននិងអ្នកជំនាន់ក្រោយ។



- គ្រប់គ្រងការពារប្រើប្រាស់សក្តានុពល និងអភិវឌ្ឍធនធានធម្មជាតិ ដោយកំណត់ឱ្យច្បាស់លាស់ជាមុននូវទីតាំងឬតំបន់ដែលត្រូវប្រើប្រាស់សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍថ្មី (តំបន់ដែលទើបបញ្ចូលពីខេត្តកណ្តាល) និងការអភិរក្សនូវតំបន់ ដែលសំបូរសំណង់បេតិកភណ្ឌប្រវត្តិសាស្ត្រក្នុងទីក្រុងចាស់
- រក្សានូវការប្រើប្រាស់ដីធ្លីសម្រាប់រយៈពេលវែងដើម្បីឱ្យមានគុណភាពក្នុងការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច សង្គម និងបរិស្ថានព្រមទាំងសោភ័ណភាពរាជធានីភ្នំពេញ
- ប្រើប្រាស់នូវសក្តានុពលដែលមានពីធម្មជាតិ (ទីតាំងតំបន់ចតុមុខ និងបឹងធម្មជាតិនានា) ឱ្យប្រសើរនិងមានប្រសិទ្ធភាព ទៅតាមលក្ខណៈពិសេសនៃតំបន់នីមួយៗ
- លើកកម្ពស់កម្រិតជីវភាពប្រជាជន ទីក្រុង ឱ្យកាន់តែប្រសើរ និងកាត់បន្ថយជាអតិបរមានូវគម្លាតរវាងសង្កាត់កណ្តាលក្រុងនិងសង្កាត់ជ្វាយក្រុង
- ធានាការប្រើប្រាស់ ការអភិវឌ្ឍ និងការគ្រប់គ្រងដី តាមផែនការរៀបចំដែនដី និងផែនការប្រើប្រាស់ដី ប្រកបដោយសមភាពយេនឌ័រ និងគាំទ្រដល់ជីវភាពរស់នៅរបស់ក្រុមជនងាយរងគ្រោះ
- រៀបចំបន្សុំការគ្រប់គ្រងដី ការអភិវឌ្ឍថ្មី និងការការពារតំបន់នីមួយៗនៃរាជធានីភ្នំពេញ ឱ្យមានភាពសុខដុមរមនាជាមួយគ្នា និងឱ្យស្របទៅនឹងលក្ខខណ្ឌ និងផែនការមេនៃការរៀបចំដែនដីរបស់ប្រទេស
- ទប់ស្កាត់និងកាត់បន្ថយនូវហានិភ័យនៃគ្រោះធម្មជាតិនានា ដែលបណ្តាលមកពីគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍។

ដើម្បីសម្រេចនូវគោលបំណងនិងគោលដៅខាងលើ សាលារាជធានីភ្នំពេញ ត្រូវរៀបចំឯកសារគោលនយោបាយបញ្ជាក់អំពីសេចក្តីប្រាថ្នាធំៗ នៃការអភិវឌ្ឍរបស់រដ្ឋលើដែនដីរាជធានីសម្រាប់អនាគតឆ្នាំ២០៣៤អមដោយផែនទីគោល(Master Schema)ដែលជាឯកសារបច្ចេកទេសបន្ថែមទៅលើឯកសារយុទ្ធសាស្ត្រគម្រោងទិសអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុងនេះ ដោយកំណត់យកផែនទីមានមាត្រដ្ឋាន១/៥០០០០ ខ្នាតUTM WG84 រៀបចំឡើងនៅឆ្នាំ២០១៥ ដោយមានការដាក់បញ្ចូលនូវគ្រប់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធចំនួន១៥នៃផ្លូវដែលមានទំហំធំលើសពី២០ម៉ែត្រឡើង ខ្សែផ្លូវដែក ប្រឡាយមេនានា បឹង បរិក្ខារសាធារណៈធំៗដូចជាកំពង់ផែ ស្ថានីយរថភ្លើង អាកាសយានដ្ឋាន ស្ថានីយរថយន្តក្រុង ដែលជាលក្ខខណ្ឌចាំបាច់គាំទ្រដល់ការអភិវឌ្ឍទីក្រុង។ ឯកសារបទប្បញ្ញត្តិនគរុបនីយកម្មតាមសង្កាត់នីមួយៗ ដែលនឹងត្រូវកំណត់នៅពេលក្រោយដោយមន្ទីរនានារបស់សាលារាជធានី ដោយមានការពិគ្រោះយោបល់រវាងប្រជាជនក្នុងមូលដ្ឋាន និងអាជ្ញាធរសង្កាត់ស្របទៅតាមច្បាប់ស្តីពីការគ្រប់គ្រងរដ្ឋបាលឃុំ សង្កាត់ថ្ងៃទី១៩ ខែមីនា ឆ្នាំ២០០១។ ចំពោះឯកសារប្លង់ប្រើប្រាស់ដីធ្លីលម្អិត ខ្នាតតំបន់ និងបទប្បញ្ញត្តិនគរុបនីយកម្មនានា ដែលនឹងត្រូវតាក់តែងក្រោយមកទៀតដោយមន្ទីររៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម សំណង់ និងសុរិយោបតិកភណ្ឌរាជធានីភ្នំពេញ និងទីចាត់ការរៀបចំក្រុងរបស់សាលារាជធានីភ្នំពេញ អនុលោមទៅតាមលក្ខខណ្ឌនៃយុទ្ធសាស្ត្រគម្រោងទិសអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុងនេះ។



៤- យុទ្ធសាស្ត្រគម្របចំទិសអភិវឌ្ឍន៍

ផ្អែកតាមគោលនយោបាយជាតិរៀបចំដែនដី និងសៀវភៅស្តីពីការវិភាគវិនិច្ឆ័យសេដ្ឋកិច្ច សង្គម និងបរិស្ថាន រាជធានីភ្នំពេញនឹងត្រូវរៀបចំអភិវឌ្ឍន៍តាមយុទ្ធសាស្ត្រគម្របចំទិសដូចតទៅ៖

៤.១- ភ្នំពេញ-ប៉ូលអភិវឌ្ឍន៍ស្នូល

៤.១.១- រាជធានីតូចមួយនៃអាស៊ីអាគ្នេយ៍ដែលត្រូវជម្នះឧបសគ្គសំខាន់ជាច្រើន

ជាមួយនឹងប្រជាជនរស់នៅអចិន្ត្រៃយ៍ចំនួន ១ ៣២៥ ៦៨១នាក់* (រូបភាពទី១នៃឯកសារ ឧបសម្ព័ន្ធ) ភ្នំពេញស្ថិតនៅលើទីតាំងភូមិសាស្ត្រមួយ ដែលហាក់ដូចជានៅឆ្ងាយពីលំហូរធំៗ នៃសេដ្ឋកិច្ចពិភពលោក និងជាទីក្រុងតូចមួយបើប្រៀបធៀបទៅនឹងទីក្រុងធំៗនៅអាស៊ីអាគ្នេយ៍ មានដូចជា ហ្សាការតា ម៉ានីល បាងកក ហូជីមិញ សិង្ហបុរី។ ក្នុងស្ថានភាពនេះ រាជធានីភ្នំពេញ ត្រូវជម្នះឧបសគ្គសំខាន់ៗ ដើម្បីកំណត់និងលើកតម្លៃឡើងវិញនូវទីតាំងនិងអត្តសញ្ញាណរបស់ ខ្លួននៅក្នុងតំបន់ និងធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវក្នុងបណ្តាញនៃការផ្លាស់ប្តូរពាណិជ្ជកម្មឈានទៅពង្រឹង ឱ្យបាននូវគុណសម្បត្តិទាក់ទាញនិងការប្រកួតប្រជែងរបស់ខ្លួន។

៤.១.២- ទំហំនៃការរៀបចំដែនដី

រាជធានីភ្នំពេញជាទីក្រុងរាជធានីសំខាន់តែមួយគត់របស់កម្ពុជា ដែលហ៊ុមព័ទ្ធដោយតំបន់ ជនបទនៅឡើយ។ ភ្នំពេញ និងទីប្រជុំជនជុំវិញ មានប្រជាជន១០%នៃប្រជាជនសរុបរបស់ ប្រទេស ១៣ ៣៨៨ ៩១០នាក់ (តាមជំរឿន២០០៨របស់វិទ្យាស្ថានជាតិស្ថិតិ) ស្មើនឹង៥៣% នៃ ប្រជាជននៅតាមទីប្រជុំជនក្នុងប្រទេស។ មានតែទីប្រជុំជនខេត្តបាត់ដំបង សៀមរាប និងមង្គលបុរី (សិរីសោភ័ណ)ទេ ដែលមានប្រជាជនលើសពី១០០ ០០០នាក់ ទីក្រុងព្រះសីហនុ (ខណ្ឌមិត្តភាព) កំពុងមានកំណើនប្រជាជនយ៉ាងឆាប់រហ័ស (ស្មើ១៤%ក្នុងមួយឆ្នាំ) ហើយនឹងតាមទាន់ទីក្រុងធំៗ ទីពីរ ទាំងបីនៅពេលឆាប់ៗខាងមុខនេះ។ ទីប្រជុំជនជាងដប់ទៀតមានប្រជាជន នៅចន្លោះ ពី ២៥ ០០០ ទៅ៦០ ០០០នាក់ និងស្ថិតនៅលើអ័ក្សទំនាក់ទំនងធំៗ ដែលកំណត់បានជារចនា សម្ព័ន្ធទំនាក់ទំនងរបស់ប្រទេស។

គោលនយោបាយរៀបចំដែនដី និងជំរុញនូវការគ្រោងឱ្យមានទីក្រុងធំទី២បន្ទាប់ពី រាជធានីភ្នំពេញ ដើម្បីបង្កើតឱ្យមានការអភិវឌ្ឍប្រកបដោយសមភាព គុណភាព រួមចំណែក ទទួលបានចំណែកនូវបន្ទុកសេវាកម្មសាធារណៈ ឲ្យមានកម្រិតប្រសើរឡើង សម្រាប់ដែនដី ទាំងមូលរបស់ប្រទេស។ នេះជាមធ្យោបាយមួយដើម្បីសម្រាលនូវសម្ពាធនៃកំណើនហួស ហោតុប្រជាជនក្នុងតំបន់ប្រមូលផ្តុំតែមួយ ជាពិសេសក្នុងទឹកដីរាជធានីភ្នំពេញ* ដែលត្រូវតែ គ្រប់គ្រងការពង្រាយការអភិវឌ្ឍឱ្យបានល្អ។ ការអភិវឌ្ឍដោយផ្អែកលើប៉ូលនានានៅក្នុងតំបន់

* ទីប្រជុំជនមានប្រជាជន ១៥០ ០០០ នាក់បន្ថែមទៀតនៅក្រៅក្រុង ជាពិសេសនៅតាខ្មៅ និងតាមបណ្តាញផ្លូវជាតិលេខ ១ និង៦
* បច្ចុប្បន្នប្រជាជននៅទីក្រុងភ្នំពេញកើនឡើង៥០០០០នាក់ក្នុង១ឆ្នាំ ក្នុងនោះមាន១៥០០០ ជាជនអន្តោប្រវេសន៍ រាជធានីភ្នំពេញ
ប្រមាណ១២០% ពីទីអន្តរតំបន់ ជាពិសេសមកពីខេត្តនៅក្បែរៗក្រុង។



រាជធានីភ្នំពេញ-ក្រុងព្រះសីហនុ គឺជាគោលការណ៍អភិវឌ្ឍន៍មួយនៅក្នុងតំបន់និរតីនៃប្រទេស។ តំបន់វាលទំនាបហាក់ដូចជាមានទំហំថយចុះពី៥១% ក្នុងពេលសព្វថ្ងៃនេះ មក៤៨%នៅ ឆ្នាំ២០៣៤។ ឯទីក្រុងភ្នំពេញអាចនឹងមានកំណើនយឺតជាងទីក្រុងទី២ផ្សេងៗទៀត។ លទ្ធផល រំពឹងទុកសំខាន់នៃការអភិវឌ្ឍប្រទេស និងស្ថិតលើការរៀបចំទីក្រុងទី២ទាំងនោះដែលនឹងមាន ប្រជាជនកើនឡើង៤ដងនៅពេលដែលរាជធានីភ្នំពេញមានប្រជាជនកើនឡើងតែពីរដងប៉ុណ្ណោះ។

៤.១.៣. ប៉ូលសេវាកម្មកណ្តាលសម្រាប់ប្រជាជនចំនួន៦លាននាក់

តាមពិតទៅរាជធានីភ្នំពេញ គឺជាប៉ូលសេវាកម្មកណ្តាលមួយក្នុងតំបន់ដែលប្រមូលផ្តុំនូវ ប្រជាជនជាង៦លាននាក់នៅក្នុងកំរងចម្ងាយ១០០គីឡូម៉ែត្រជុំវិញ (រូបភាពទី២និងទី៣នៃ ឯកសារឧបសម្ព័ន្ធ) ដែលប្រហាក់ប្រហែលនឹងទីក្រុងធំៗមួយចំនួននៅអាស៊ីអាគ្នេយ៍ ដូចជា ទីក្រុងបាងកកបម្រើប្រជាជន៩លាននាក់ ទីក្រុងហាណូយបម្រើប្រជាជន៨លាននាក់ ទីក្រុង ហូជីមិញ ៧លាននាក់ សិង្ហបុរី ៤លាននាក់ និងទីក្រុងកូឡាឡាំពួរ ៤លាននាក់។

ការពង្រឹងនូវតួនាទីរបស់ទីក្រុងសំខាន់ៗនៃខេត្តនានា និងការជំរុញឱ្យលេចឡើងនូវវេទនា សម្ព័ន្ធគរុបនីយកម្ម ដែលមានការអភិវឌ្ឍប្រកបដោយគុណភាពសុខដុមនីយកម្មជាមួយគ្នា ជាកត្តាសំខាន់មួយក្នុងការជំរុញការអភិវឌ្ឍដែនដីទាំងមូល។ ប៉ុន្តែគោលនយោបាយនេះមិនត្រូវ ធ្វើជ្រុលហួសហេតុនាំឱ្យខូចគុណប្រយោជន៍នៃការលើកតម្កើងតម្លៃរាជធានីភ្នំពេញ ដែលជាអ្នក ផ្តល់សេវាសម្រាប់ប្រទេសទាំងមូលនោះទេ ជាពិសេស គឺសម្រាប់ប្រជាជនជាង៦លាននាក់(ដែល ស្មើនឹងជិតពាក់កណ្តាលនៃប្រជាជនសរុបរបស់ប្រទេស) ដែលរស់នៅក្នុងតំបន់វាលទំនាបស្ថិត នៅក្នុងរង្វង់១០០គីឡូម៉ែត្រជុំវិញ ដែលចំនួននេះនឹងកើនឡើងទ្វេដងនៅឆ្នាំ២០៣៤។

៤.១.៤. រាជធានីភ្នំពេញគឺជាចលករសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍប្រទេសកម្ពុជា

ការវិនិយោគទុនដើម្បីលើកកម្ពស់ទីក្រុងគឺជាភាពចាំបាច់និងផ្តល់ផលប្រយោជន៍ដល់ទីក្រុង

រាជធានីភ្នំពេញមានមុខងារជារាជធានីដែលជាទីប្រមូលផ្តុំនូវសកម្មភាពនយោបាយ និង សេដ្ឋកិច្ច ដែលអាចមានផលិតផលក្នុងស្រុកសរុបរហូតដល់ប្រហែល ១,៣ប៊ីលានដុល្លារអាមេរិក (នៅឆ្នាំ២០០៣) គឺស្មើនឹង៣១%នៃផលិតផលក្នុងស្រុកសរុបរបស់ជាតិ ហើយដែលបច្ចុប្បន្ន ផលទុនសរុបប្រចាំឆ្នាំបានកើនលើសពី១ ០០០ដុល្លារអាមេរិកទៅហើយសម្រាប់ប្រជាជនម្នាក់ គឺ ស្មើជិត៤ដងច្រើនជាងផលិតផលក្នុងស្រុកសរុបមធ្យមនៃប្រជាជនម្នាក់ដែលរស់នៅតាមខេត្ត នានា។ ដូច្នេះរាជធានីភ្នំពេញមានភាពធ្ងរធ្ងរជាងតំបន់ដទៃទៀតនៃប្រទេសកម្ពុជា។ ប៉ុន្តែ រាជធានីភ្នំពេញក៏នៅតែមានភាពទន់ខ្សោយនៅឡើយ បើប្រៀបធៀបនឹងផលិតផលក្នុងស្រុក សរុបសម្រាប់ប្រជាជនម្នាក់នៅទីក្រុងបាងកកដែលមានចំនួនច្រើនជាងនេះ១០ដង* (រូបភាពទី៤ នៃឯកសារឧបសម្ព័ន្ធ)។

*ផលិតផលក្នុងស្រុកសរុបមធ្យមក្នុងប្រជាជនម្នាក់គឺប្រហែល២៧០ដុល្លារអាមេរិក នៅប្រទេសកម្ពុជា៤០០ដុល្លារអាមេរិក នៅប្រទេសថៃ(ទិន្នន័យឆ្នាំ២០០០)



ជាមួយគ្នានេះ ទោះបីភ្នំពេញគឺជាកន្លែងប្រមូលផ្តុំនូវភាពសំបូររបបច្ឆរធារមួយក៏ដោយ ក៏នៅពឹងផ្អែកយ៉ាងខ្លាំងលើកត្តាខាងក្រៅ ដោយត្រូវដោះស្រាយនូវបញ្ហាធំៗមួយចំនួន ពិសេសការវិនិយោគទុនចាំបាច់ជាច្រើនដើម្បីផលប្រយោជន៍រួមផង និងដើម្បីជំរុញនូវភាពទាក់ទាញរបស់ទីក្រុងផង។ ដូច្នេះ មិនត្រូវបង្អង់ការអភិវឌ្ឍរាជធានីភ្នំពេញដោយបង្វែរការអភិវឌ្ឍជាអាទិភាពទៅតំបន់ដទៃទៀតរបស់ប្រទេសទេ ពីព្រោះរាជធានីគឺជាកណ្តាប់ធ្នូបញ្ចាំង ហើយក៏ជាចលករសេដ្ឋកិច្ចមួយរបស់ប្រទេសផងដែរ ជាមួយកំណើនសេដ្ឋកិច្ច១២%នៅរាជធានីភ្នំពេញ។ សម្រាប់ការធ្វើវិនិយោគទុនបរទេសមួយចំនួន ជម្រើសមិនមែនស្ថិតនៅចន្លោះរវាងរាជធានីភ្នំពេញនិងខេត្តនានានោះទេ គឺរវាងរាជធានីភ្នំពេញនិងទីក្រុងធំៗនានាដែលជាគូប្រជែងនៅតំបន់អាស៊ីអាគ្នេយ៍។

៤.១.៥. ភាពចាំបាច់នៃការធ្វើក្របខ័ណ្ឌប្លង់មួយថ្មី

ក្នុងទសវត្សរ៍ឆ្នាំ១៩៦០ ការអភិវឌ្ឍរាជធានីភ្នំពេញត្រូវបានអនុវត្តតាមប្លង់រូបវន្តនគរូបនីយកម្មមួយដែលត្រូវបានរៀបចំឡើងយ៉ាងហ្មត់ចត់ ជាទីក្រុងព័ទ្ធដោយទំនប់(ការលើកទំនប់ដើម្បីចាក់បំពេញដីសម្រាប់សាងសង់ ការរៀបជាផ្លូវខ្វាត់ខ្វែងដើម្បីកសាងទីក្រុង និងផែនការនគរូបនីយកម្មធំៗ ដែលមួយផ្នែកត្រូវបង្កើតឡើងដើម្បីការពារទំនប់ស្តាត់គ្រោះទឹកជំនន់)។ ទោះបីយ៉ាងណាក៏ដោយ គម្រោងប្លង់នេះបានកំណត់មាឌទីក្រុងមួយ ដែលត្រៀមសម្រាប់ការទទួលយកប្រជាជនឲ្យចូលមករស់នៅតែត្រឹម៥០ម៉ឺននាក់ប៉ុណ្ណោះ។ លើសពីចំនួននេះ ភ្នំពេញត្រូវតែមានការគិតគូរឡើងវិញជាចាំបាច់ដើម្បីជៀសវាងនូវវិបត្តិនគរូបនីយកម្ម។ ជាក់ស្តែង បន្ទាប់ពីមានចំណូលយ៉ាងគំហុកនៃប្រជាជនថ្មីពីជនបទមកទីក្រុងកើនឡើង នៅពាក់កណ្តាលដើមទសវត្សរ៍ឆ្នាំ១៩៧០ (ទីក្រុងមានប្រជាជនប្រែប្រួលពី៧០០ ០០០ ទៅ១,៣លាននាក់ ក្នុងរយៈពេល៥ឆ្នាំក្រោយមក) នាំឲ្យមានប្រជាជនច្រើនដែលហួសពីការមិនអាចគ្រប់គ្រងបាន។ បច្ចុប្បន្នប្រជាជនក្នុងរាជធានីភ្នំពេញបានបន្តកើនឡើងជាបន្តបន្ទាប់ ការទទួលយកប្រជាជនពីទីជនបទឲ្យចូលមករស់នៅវិញបន្ទាប់ពីការដួលរលំនៃរបបខ្មែរក្រហមនៅទសវត្សរ៍ទី៨នៃសតវត្សរ៍ទី២១ ការបើកចំហសេដ្ឋកិច្ចដល់អន្តរជាតិ និងផ្អែកលើសន្ទុះនៃការស្តារឡើងវិញ ចាប់តាំងពីពាក់កណ្តាលទសវត្សរ៍ឆ្នាំ១៩៩០មក រាជធានីភ្នំពេញបានទទួលនូវកំណើនយ៉ាងលឿន។ ជាមួយគ្នានេះ ក៏មានការរីកដុះដាលសំណង់និងនគរូបនីយកម្មកាន់តែខ្លាំងឡើងៗ ហើយគម្រោងអភិវឌ្ឍនានាត្រូវបានកើនឡើងជាបន្តបន្ទាប់ ធ្វើឱ្យដែនដីនៃរាជធានីរីកលាតសន្ធឹងកាន់តែធំទូលាយជាងមុនដែល ទាមទារឲ្យរាជធានីភ្នំពេញត្រូវមានគោលនយោបាយអភិវឌ្ឍយុទ្ធសាស្ត្រនគរូបនីយកម្មមួយជាចាំបាច់សម្រាប់ទស្សនវិស័យឆ្នាំ២០៣៥។

៤.២. ភ្នំពេញ-ទីក្រុងប្រកបដោយគុណភាពអន្តរជាតិ

៤.២.១. រាជធានីភ្នំពេញគឺជារាជធានីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា(មាត្រាទី៦នៃរដ្ឋសញ្ញា)

មុខងាររាជធានីរបស់ភ្នំពេញ តម្រូវឱ្យស្របនឹងវត្តមានស្ថាប័នសំខាន់ៗនៃរាជធានីនៅក្នុងភូមិសាស្ត្រនេះរាប់ទាំងស្ថាប័នកំពូលនានារបស់រដ្ឋ អង្គការនីតិបញ្ញត្តិ នីតិប្រតិបត្តិ និងភូមិសាស្ត្រ។



មុខងារនេះត្រូវបានបញ្ជាក់ដោយវត្តមានរបស់ព្រះបរមរាជវាំង ព្រឹទ្ធសភា រដ្ឋសភា ក្រសួងយុត្តិធម៌ ទីស្តីការគណៈរដ្ឋមន្ត្រី ក្រុមប្រឹក្សារដ្ឋធម្មនុញ្ញ ឧត្តមក្រុមប្រឹក្សាអង្គចៅក្រម អគ្គសេនាធិការនៃកងយោធពលខេមរភូមិន្ទ ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា ទីស្តីការនៃគ្រប់ក្រសួង ធនាគារជាតិ សារមន្ទីរជាតិ បណ្ណាល័យជាតិ មជ្ឈមណ្ឌលតម្កល់ឯកសារជាតិ រាជបណ្ឌិត្យសភា កម្ពុជា ពហុកីឡដ្ឋានជាតិអូឡាំពិក រោងមហោស្រពជាតិ ទីស្នាក់ការនៃគ្រឹះស្ថានសាធារណៈ នានាដែលមានលក្ខណៈជាតិដូចជា រាជយស្ស័យយានកម្ពុជា ក្រុមហ៊ុនអគ្គិសនីកម្ពុជា អាជ្ញាធរ- ជាតិប្រេងកាតកម្ពុជា គណៈកម្មាធិការជាតិទន្លេមេគង្គ កាកបាទក្រហមកម្ពុជា អាជ្ញាធរដើម្បី ការថែរក្សានិងរៀបចំតំបន់អង្គរ(អប្សរា) ព្រមទាំងតំណាងនៃអង្គការបរទេសនានា តំណាងអង្គទូត (៥២តំណាងបច្ចុប្បន្ននេះ) និងទីភ្នាក់ងារអភិវឌ្ឍន៍របស់តំណាងអង្គទូតទាំងនេះ (មាន៧សព្វថ្ងៃ នេះ) តំណាងអង្គការពហុភាគីៈ ធនាគារពិភពលោក មូលនិធិរូបិយវត្ថុអន្តរជាតិ ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍ អាស៊ី គណៈកម្មការអឺរ៉ុប តំណាងទាំង១៤នៃអង្គការសហប្រជាជាតិ។

ឆ្លើយតបជាមួយមុខងារទាំងនេះ ដែលភ្នំពេញត្រូវតែមានផែនការយុទ្ធសាស្ត្រមួយដែល មានកម្រិតខ្ពស់ ក្នុងនោះជាអាទិ៍ទាក់ទងនឹងវិស័យរៀបចំដែនដី ការគ្រប់គ្រងទឹក្រុងនិងសន្តិសុខ ព្រមទាំងគុណភាពនៃទឹក្រុងក្នុងការបង្ហាញអំពីអត្តសញ្ញាណ ពោលគឺ**រាជធានីភ្នំពេញគឺជាកញ្ចក់ ឆ្លុះបញ្ចាំងពីគុណភាពតំណាងឱ្យជាតិទាំងមូល**។

ម្យ៉ាងទៀតក៏មានជាភាពតំណាងមួយធំជាងគេក្នុងវិស័យរដ្ឋបាល និងសេវាសាធារណៈ នៅថ្នាក់ក្រោមជាតិ និងថ្នាក់មូលដ្ឋាន ដែលក្នុងនោះមានសាលារាជធានីភ្នំពេញ រដ្ឋាករ ទឹកស្អុយភ្នំពេញ កំពង់ផែស្អុយភ្នំពេញ អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញ សភាពាណិជ្ជកម្ម ភ្នំពេញ ភ្លឺបពាណិជ្ជកម្មសំខាន់ៗដទៃទៀតនៅក្នុងប្រទេស ដែលមានភាពសកម្មក្នុងវិស័យ ពាណិជ្ជកម្មដែលមានលក្ខណៈអន្តរជាតិ។

រាជធានីភ្នំពេញប្រមូលផ្តុំមន្ត្រីរាជការជាង ៤៦ ០០០នាក់ ក្នុងនោះ ១/៤ ធ្វើការបម្រើឱ្យ សាលារាជធានីភ្នំពេញ សកម្មក្នុងការអភិវឌ្ឍ ការផ្តល់សេវាសាធារណៈ និងជំរុញសកម្មភាព សេដ្ឋកិច្ចដ៏ធំធ្ងរ បង្កលក្ខណៈឲ្យវិស័យឯកជនអាចទាញយកគុណប្រយោជន៍យ៉ាងធំធេងពីស្ថានភាព អំណោយផលនេះ ជាក់ស្តែងភ្នំពេញធ្លាប់បានបង្ហាញនូវសមត្ថភាពអាចទទួលភ្ញៀវគណៈប្រតិភូ- ជាតិនិងអន្តរជាតិ ក្នុងឱកាសជំនួបកំពូលនានា និងការប្រជុំទាំងឡាយ (សមាជរបស់អាស៊ាន សមាជពិភពលោក ការប្រកួតកីឡានានា ការតាំងពិព័រណ៍អន្តរជាតិនានា ទស្សនីយភាព។ល។

ដោយរាជធានីភ្នំពេញជាមជ្ឈមណ្ឌលនៃអំណាចកំពូលខាងលើទាំងនេះ ទើបនាំឱ្យមាន ការបោះទីតាំងនៃក្រុមហ៊ុនឯកជនធំៗសំខាន់ៗនានាផងដែរ។ នេះជាតម្រូវការមួយផ្នែកដែលនាំ ឱ្យមានការចូលចិត្តបោះទីតាំងប្រកបអាជីវកម្មទាំងនេះនៅរាជធានីភ្នំពេញ ពីសំណាក់វិនិយោគិន នានា។

វិស័យសេវាកម្មនានា(ទេសចរណ៍ ការបោះពុម្ព មេធាវី ការិយាល័យសិក្សា- លេខគ្រូ អ្នកជំនាញការគណនេយ្យ សេវាកម្មសម្រាប់ក្រុមហ៊ុន សហគ្រាសពាណិជ្ជកម្មក្នុងកម្ពុជា ក៏ត្រូវបានប្រមូលផ្តុំដោយសារវត្តមាននៃអំណាចសាធារណៈនិងឯកជនទាំងនោះ។



ការងារចំនួន១/៣ របស់ប្រជាជនកម្ពុជាក៏បានប្រមូលផ្តុំនៅភ្នំពេញ ក្នុងចំណោមការងារទាំងនោះ មានការងារនានាដែលគ្រប់គ្រងចំណូលដំណើរសលប់យ៉ាងច្រើនបំផុត (៥៨%នៃផលិតផលក្នុង ស្រុកសរុបរបស់រាជធានីភ្នំពេញគឺត្រូវបានមកពីសកម្មភាពសេវាកម្ម)។

វិស័យទេសចរណ៍ : មានសណ្ឋាគារនិងផ្ទះសំណាក់ចំនួន៥៩៦កន្លែងដែលមានចំនួនបន្ទប់ ច្រើនជាង៧ ៥០០បន្ទប់(ដែលក្នុងនោះ មាន១ ២៥០បន្ទប់ស្ថិតនៅក្នុងខ្នាតអន្តរជាតិ) និង ភោជនីយដ្ឋានមាន៣៦៤ មូលដ្ឋានដែលធ្វើឱ្យទីក្រុងភ្នំពេញក្លាយជាទីក្រុងទេសចរណ៍ទីមួយ របស់ប្រទេសកម្ពុជា ទោះបីជាសក្តានុពលវប្បធម៌ទេសចរណ៍ និងកម្សាន្តមិនត្រូវបានគេទាញ យកផលប្រយោជន៍អស់ក៏ដោយ សណ្ឋាគារថ្មីៗកំពុងត្រូវបានគេសាងសង់ពង្រីក(សណ្ឋាគារ ណាហ្គា សណ្ឋាគារកាំបូឌីយ៉ាណា សណ្ឋាគារភ្នំពេញ សណ្ឋាគារឡឺរីយ៉ាល់ សណ្ឋាគារសូហ្វី- តែលភូកេត្រា ...។ និងបង្កើតយ៉ាងឆាប់រហ័សនូវសក្តានុពលនៃការទទួលភ្ញៀវគ្រប់ខ្នាតទាំងអស់។

វិស័យអប់រំ : សាកលវិទ្យាល័យសាធារណៈ និងសាកលវិទ្យាល័យឯកជនសំខាន់ៗ បាន ប្រមូលផ្តុំនៅរាជធានីភ្នំពេញ ជាមួយហេតុផលពិតប្រាកដ និងចាំបាច់ពីការប្រមូលផ្តុំនៃទីតាំង ភូមិសាស្ត្រនៃមធ្យោបាយអប់រំនានា ដើម្បីបញ្ចេញឱ្យឃើញនូវការសិក្សាកម្រិតមួយខ្ពស់ និង សេវាកម្មអប់រំប្រកបដោយគុណភាព។ បណ្ណានិស្សិតនិងសិស្សវិទ្យាល័យមានចំនួន២១ ០០០នាក់ ស្មើនឹង២/៣នៃសិស្សនិស្សិតទាំងនេះ ស្ថិតនៅក្នុងវិស័យអប់រំឯកជន។

ជាមួយវត្តមានរបស់ប្រជាជនរស់នៅអចិន្ត្រៃយ៍១ ២៥០ ០០០នាក់ និងចំនួនប្រជាជន ដែលធ្វើបម្លាស់ទីទៅមក ចំនួនប្រហែល២៥០ ០០០នាក់បន្ថែមលើនេះទៀតនោះ ភ្នំពេញបាន បង្កើតជាទីផ្សារការប្រើប្រាស់មួយធំជាងគេបំផុតនៅក្នុងប្រទេស ដែលសកម្មភាពពាណិជ្ជកម្ម យ៉ាងសកម្ម ក្នុងនោះមានផ្សារប្រហែល៤១(២៥ ០០០ស្តង់) មជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្ម និងផ្សារ ទំនើបចំនួន១២ និងការលក់ដូររាប់ពាន់នៅតាមបណ្តោយផ្លូវនានា។

វិស័យដឹកជញ្ជូនទំនិញនិងអ្នកដំណើរ ក៏មានលក្ខណៈសំខាន់ណាស់ដែរសម្រាប់ឱ្យមាន ការទទួលជួបជាលក្ខណៈអន្តរជាតិនៅក្នុងភ្នំពេញក្នុងលក្ខខណ្ឌដ៏ប្រសើរ និងអាចឱ្យមានការ គភ្លាប់ នូវបណ្តាញចែកចាយនានាទៅដល់បណ្តាខេត្តក្នុងប្រទេស។ បទពិសោធផ្ទុំៗ ក្នុងអំឡុង ពេលនៃការធ្វើជាប្រធាននៃជំនួបកំពូលអាស៊ានរបស់ប្រទេសកម្ពុជា បានបង្ហាញឱ្យឃើញថា រាជធានីភ្នំពេញបានឈានទៅដល់កម្រិតគុណភាពដ៏ខ្ពស់មួយ ក្នុងការទទួលបដិសណ្ឋារកិច្ចនូវ ពិធីទាំងនេះ។ ការអភិវឌ្ឍន៍គ្រប់និយកម្មនៃរាជធានីជាអាទិ៍ទាក់ទងនឹងការគ្រប់គ្រងប្រព័ន្ធដឹក- ជញ្ជូន ការធ្វើចរាចរណ៍យានយន្ត អនាម័យបរិស្ថានមិនត្រូវធ្វើឱ្យថយចុះពីកម្រិតគុណភាពជា អន្តរជាតិនេះទេ។

គោលបំណងនៃការអភិវឌ្ឍរាជធានីក៏គឺជាការផ្តុំគ្នារវាងការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចឱ្យមានប្រសិទ្ធ ភាពបំផុតនៃសុខដុមនីយកម្ម ជាមួយប្រជាជនគ្រប់ស្រទាប់ថ្នាក់រួមទាំងអ្នកក្រីក្រ គ្មានការងារ និងលើកកម្ពស់តម្លៃសេដ្ឋកិច្ច សង្គមកិច្ច បរិស្ថាន សំដៅឱ្យមានការអភិវឌ្ឍមូលប្រកម្មជាប្រ- ចិរភាពដល់អ្នកជំនាន់ក្រោយ។



ការសម្រេចចិត្តរបស់រដ្ឋាភិបាល ក្នុងការគ្រប់គ្រងទិសឆ្ពោះទៅរកទីប្រជុំជនបន្ទាប់នានានូវ កម្លាំងផលិតកម្ម ក្នុងនោះមានជាពិសេសទីក្រុងព្រះសីហនុនិងតំបន់ព្រំដែន ដើម្បីទីផ្សារនាំចេញ នឹងអាចឱ្យមានការអភិវឌ្ឍប្រកបដោយសមភាព និងធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនៅក្នុងក្របខ័ណ្ឌនៃការ រៀបចំដែនដីដែនដីរបស់ប្រទេសជាតិទាំងមូល ព្រមទាំងអាចឱ្យកម្ពុជាជំរុញនូវគុណសម្បត្តិដែល អាចប្រកួតប្រជែងបានជាមួយប្រទេសដទៃ។ ដូច្នោះ ឧស្សាហកម្មដែលអាចមានទាំងផលិតផល ឧស្សាហកម្មធុនធំ និងមិនត្រូវបោះទៅតាំងនៅរាជធានីភ្នំពេញទេ នៅពេលដែលផលិតផលពី ឧស្សាហកម្មទាំងនោះជាគោលដៅសម្រាប់នាំចេញ។ ប៉ុន្តែត្រូវតែបោះទីតាំងនៅលើក្បែរតំបន់ កំពង់ផែសមុទ្រតំបន់ក្បែរព្រំដែនទើបជាការប្រសើរ។

យោងតាមភាពតូចចង្អៀតនៃដែនដីរបស់ភ្នំពេញ និងបញ្ហាប្រឈមនឹងហានិភ័យនានាគួរ គប្បីធ្វើពិពិធកម្មកសិកម្មមានការផលិតផលដំណាំបន្លែបង្ការនានា និងការចិញ្ចឹមត្រីសាច់សម្រាប់ ចិញ្ចឹមទីក្រុងទាំងមូល និងសម្រាប់នាំចេញ។ ការបម្រុងទុកនូវដីសម្រាប់សកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ច សម្រាប់ធានាការធ្វើការបម្រុងទុកនូវផលិតផលសម្រាប់ផ្គត់ផ្គង់ និងការប្រើប្រាស់នានានៅក្នុង រាជធានី មាននៅតំបន់ខ្លះនៃជ្រុងក្រុងភ្នំពេញ តែផលិតផលទាំងនេះមិនទាន់អាចបំពេញតម្រូវ ការទាំងស្រុងឡើយ។ ការកសាងឡើងវិញនូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនៃរាជធានីភ្នំពេញសព្វថ្ងៃបាន ឈានចូលមកដល់ដំណាក់កាលមួយដែលបរិក្ខារក្រុង មានតម្រូវការកម្រិតខ្ពស់ជាងកាលពី ទសវត្សរ៍ឆ្នាំ១៩៧០ក្នុងខណៈដែលប្រជាជនមានចំនួនស្មើគ្នា។ បច្ចុប្បន្ន កំណើនប្រជាជនមាន ចំនួនប្រហាក់ប្រហែល១ ០០ ០០០នាក់ នៅក្នុងខណ្ឌកណ្តាលក្រុងទាំង៤ បើប្រៀបធៀបនឹងចំនួន ប្រហែល៩០០ ០០០នាក់នៅក្នុងខណ្ឌជ្រុងក្រុងទាំង៨ ដូចនេះត្រូវតែបន្តការខិតខំប្រឹងប្រែងថែម ទៀត ដើម្បីឱ្យទីក្រុងមានគុណភាពដល់កម្រិតអន្តរជាតិឡើងវិញ ពិសេសត្រូវបង្វែរទិសការ កសាងប្រព័ន្ធហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនានាទៅតំបន់ជ្រុងក្រុង ដែលសព្វថ្ងៃមានចំនួនប្រជាជនច្រើន ជាងនៅខណ្ឌកណ្តាលក្រុងទាំង៤ទៅហើយនោះ។

៤.២.២. មុខងារសំខាន់ៗ សម្រាប់រាជធានីភ្នំពេញ

ក្នុងមុខងារសំខាន់របស់ខ្លួនរាជធានីភ្នំពេញមានតួនាទីជានយោបាយ រដ្ឋបាលកណ្តាល និងជាចំណុចទំនាក់ទំនងជាលក្ខណៈសាកល និងដោយផ្ទាល់ជាមួយនឹងវត្តមាន តំណាងអង្គទូត នានា អង្គការអន្តរជាតិ ហើយនិងទីស្នាក់ការកណ្តាលរបស់សហគ្រាសធំៗ...។ ទន្ទឹមគ្នានេះ រាជធានីភ្នំពេញ បំពេញនាទីជាលក្ខណៈប្រយោលជាចំណុចផ្គុំនៃសេវាកម្មភ័ស្តុភារសម្រាប់ការ ផ្គត់ផ្គង់ដល់ទីផ្សារក្នុងស្រុក សណ្ឋាគារ និងភោជនីយដ្ឋាន ការបោះពុម្ព ការតំណាងនានា។ មុខងារនេះធានាផ្តល់នូវទីផ្សារការងារមួយផ្នែកធំ និងបង្កើតនូវចំណែកធំមួយនៃផលិតផលក្នុង ស្រុកសរុបរបស់ក្រុង ផ្នែកសេវាកម្មដែលបានរួមចំណែកដល់៥៨%ទូទាំងប្រទេស ហើយអាចឱ្យ ក្រុងភ្នំពេញមានស្ថិរភាពមួយដែលមានមុខងារមួយច្បាស់លាស់ និងស្ថិរភាពសេដ្ឋកិច្ចមួយចំនួន តួនាទីរបស់រាជធានីនេះ ទាមទារនូវគុណភាពសម្រាប់សេវាមួយចំនួនរបស់ទីក្រុង។



ភាពនៃការគ្រប់គ្រងទីក្រុងទាំងមូល ដែលជាមគ្គុទ្ទេសក៍សម្រាប់ការតម្រង់ទិសទាំងឡាយក្នុងការធ្វើគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍។

ដោយសាររាជធានីភ្នំពេញជាមជ្ឈមណ្ឌលនៃក្បាលម៉ាស៊ីនដឹកនាំនយោបាយ ដែលមានប្រព័ន្ធគមនាគមន៍ធំសំខាន់ៗ និងមានបរិក្ខារសាធារណៈច្រើន ធ្វើឱ្យភ្នំពេញមានភាពទាក់ទាញ និងចំណាប់អារម្មណ៍វិនិយោគិនដើម្បីទទួលបានហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធគាំទ្រទាំងឡាយសម្រាប់ការវិនិយោគផ្នែកឧស្សាហកម្ម រហូតធ្វើឱ្យមកដល់បច្ចុប្បន្ននេះ ភ្នំពេញក្លាយជាមានភាពឈានមុខជាងគេផ្នែកឧស្សាហកម្មកាត់ដេរសម្លៀកបំពាក់ និងស្បែកជើង។ រោងចក្រទាំងឡាយរួមទាំងបណ្តារោងចក្រដែលមានទីតាំងនៅរាជធានីភ្នំពេញ ជាអ្នករួមបង្កើតការងារ បានធ្វើមួយភាគធំនោះ នៅមានលក្ខណៈផុយស្រួយនៅឡើយ ដោយហេតុថារោងចក្រនិងសកម្មភាពផលិតកម្មទាំងនេះ ត្រូវស្ថិតនៅក្រោមបរិបទនៃការប្រកួតប្រជែងអន្តរជាតិដែលការប្រកួតប្រជែងនេះនឹងរីកកាន់តែធំឡើងដោយបាត់ភាពអនុគ្រោះពីប្រទេសទទួលទិញ។ ចំនួនការងារដែលទាក់ទងនឹងមុខងាររបស់រាជធានីទាំងនេះ មិនទាន់គ្រប់គ្រាន់អាចឆ្លើយតបនឹងការកើនឡើងរបស់ប្រជាជនដែលមានប្រមាណ៥០ ០០០នាក់ក្នុង១ឆ្នាំនោះឡើយ។ ដើម្បីធានានូវអត្រាការងារស្របច្បាប់ដ៏ប្រសើរមួយ (ការងារដែលចុះបញ្ជីជាផ្លូវការ) ចាំបាច់ត្រូវតែបង្កើតឡើងនូវគោលនយោបាយមួយនៃការធ្វើពិពិធកម្មនូវមុខងារនានានៃសេដ្ឋកិច្ច ដោយរួមបញ្ចូលនូវការអភិវឌ្ឍវិស័យឧស្សាហកម្មធុនស្រាលនានានិងវិស័យសំណង់។

លើសពីនេះ ត្រូវមានការចាប់អារម្មណ៍ផងដែរ និងត្រូវតែរៀបចំការអភិវឌ្ឍវិស័យទេសចរណ៍ ព្រោះឧស្សាហកម្មទេសចរណ៍គឺជាប្រភពចំណូលមួយនៃសេដ្ឋកិច្ច។ មុខងាររបស់រាជធានីក៏នឹងកាន់តែសំខាន់ឡើងទៀតនៅឱកាសនៃការធ្វើសមាហរណកម្មរបស់ប្រទេសកម្ពុជាទៅក្នុងសមាគមអាស៊ាន និងអង្គការពាណិជ្ជកម្មពិភពលោក(WTO) ដែលនឹងនាំឱ្យមានសកម្មភាពទេសចរណ៍ជាលក្ខណៈពាណិជ្ជកម្មដ៏សំខាន់មួយ។

ជាមួយនឹងវត្តមានអត្រាច្រើនជាង៥០%នៃបន្ទប់សណ្ឋាគារ៣០%នៃបន្ទប់ផ្ទះសំណាក់និង៦០%នៃទីភ្នាក់ងារនិងក្រុមហ៊ុនទេសចរណ៍របស់ប្រទេសកម្ពុជា រាជធានីភ្នំពេញមានសកម្មភាពទេសចរណ៍យ៉ាងសកម្ម ដែលមានអ្នកស្នាក់នៅ១លាននាក់/ឆ្នាំ គឺប្រហែល២ដងលើសខេត្តសៀមរាប។ ចំនួនអត្រាទេសចរណ៍ធុរកិច្ចនៅរាជធានីភ្នំពេញ ក៏បានជះឥទ្ធិពលដល់ការកើនឡើងនៃទេសចរណ៍វប្បធម៌នៅខេត្តសៀមរាបផងដែរ។ សំណង់បេតិកភណ្ឌ មណ្ឌលវប្បធម៌ បុរាណវិទ្យា ទេសភាពទីក្រុង ទេសភាពតាមដងទន្លេវាលឆ្នេរ ទន្លេបឹងទាំងឡាយសុទ្ធតែនៅល្អស្អាតនៅឡើយ រួមទាំងរូបភាពទេសភាពល្អនៃជនបទដោយក្រុងដែលមានភាពទាក់ទាញ និងដែលជាតំបន់មិនសូវមានដងស៊ីតេប្រជាជនខ្ពស់នោះអាចឱ្យរាជធានីភ្នំពេញមានសក្តានុពលអភិវឌ្ឍន៍ដ៏ធំសម្បើមមួយ។ គួបផ្សំនឹងទេសចរណ៍ធុរកិច្ចដែលទាក់ទងនឹងមុខងាររបស់រាជធានីដែលមានស្រាប់ ក្នុងពេលអនាគត រាជធានីភ្នំពេញនឹងក្លាយជាមុំសេដ្ឋកិច្ច ជាកន្លែងទេសចរណ៍ឆ្លងកាត់មួយរវាងទេសចរណ៍វប្បធម៌នៅអង្គរ និងទេសចរណ៍លម្អៃកាយ និងវប្បធម៌នៅបឹងកេងកង។

¹ឧស្សាហកម្មទាំងនេះមានប្រហែល ៣០% នៃផលិតផលក្នុងស្រុកផុលសរុបរបស់រាជធានីភ្នំពេញ ហើយឧស្សាហកម្មទាំងនេះមានតិចជាង៤%នៃផលិតផលផុលទៅទៀត។



សមុទ្រ ដែលជាកត្តាធ្វើឱ្យរាជធានីភ្នំពេញត្រូវតែអភិវឌ្ឍនូវគុណសម្បត្តិទេសចរណ៍របស់ខ្លួនទាំងអស់នេះ។ ដូច្នេះ ត្រូវតែមានគោលនយោបាយចាំបាច់មួយដែលទទួលខុសត្រូវក្នុងការការពារ និងលើកតម្កើងតម្លៃបេតិកភណ្ឌស្ថាបត្យកម្មនិងទេសភាព ហើយនិងការការពារលើកតម្កើងបរិយាកាសទីក្រុងដ៏ល្អ។

៤.២.៣- ពង្រឹងគុណសម្បត្តិនៃការទាក់ទាញនិងការប្រកួតប្រជែងរបស់រាជធានីភ្នំពេញ

រាជធានីភ្នំពេញមានគុណសម្បត្តិមួយចំនួនធំ អាចប្រៀបធៀបជាមួយបណ្តាទីក្រុងនានាលើពិភពលោកបានជាអាទិ៍ តម្លៃដីធ្លីនិងតម្លៃពលកម្ម សមត្ថភាពនៃប្រព័ន្ធគមនាគមន៍កម្រិតអន្តរជាតិនិងទីតាំងភូមិសាស្ត្ររបស់ខ្លួនស្ថិតនៅលើអ័ក្ស និងចំណុចកណ្តាលរវាងទីក្រុងបាងកក-ហូជីមិញ។ ប៉ុន្តែ ចំណុចខ្សោយមួយចំនួនធំត្រូវតែកាត់បន្ថយជាអាទិ៍ការខ្វះសេចក្តីទុកចិត្តពីសំណាក់វិនិយោគិនទាំងឡាយ តម្លៃខ្ពស់នៃថាមពលនានានិងទូរគមនាគមន៍ និងភាពខ្វះខាតនៃកម្លាំងពលកម្មដែលមានជំនាញ និងប្រកបដោយគុណភាព។ ការផ្តល់អាទិភាពរបស់រដ្ឋាភិបាលក្នុងការផលិតភ្លើងអគ្គិសនី (តភ្ជាប់បណ្តាញពីប្រទេសវៀតណាម រោងចក្រអគ្គិសនីថ្មីៗ ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវបណ្តាញអគ្គិសនី) ការកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័សនៃអ្នកប្រើប្រាស់របស់ក្រុមហ៊ុនទូរសព្ទ និងការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័សនៃបណ្តាញផ្លូវថ្នល់ និងអាចកាត់បន្ថយយ៉ាងពិតប្រាកដនូវតម្លៃខ្ពស់ពីក្នុងចំណោមសេវាទាំងនេះនៅក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំខាងមុខ ដែលនឹងអាចពង្រឹងដល់ការប្រកួតប្រជែងយ៉ាងឆាប់រហ័សរបស់រាជធានីភ្នំពេញ។ សន្ទុះសេដ្ឋកិច្ចដែលនៅមានភាពផុយស្រួយនៅឡើយ នឹងត្រូវបានពង្រឹងដោយការរៀបចំអភិវឌ្ឍន៍ទីប្រជុំជនក្រុងមួយឱ្យល្អ និងដោយការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងដល់ប្រព័ន្ធហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនៃការដឹកជញ្ជូនដែលមានស្រាប់។

៤.២.៤- គុណភាពរវាងអភិក្រមខាងក្នុងនិងអភិក្រមខាងក្រៅ

ការស្ថាបនាទីក្រុងមួយត្រូវបានរៀបចំដោយអភិក្រមពីរប្រភេទ៖

- អភិក្រមខាងក្នុង គឺរាល់សកម្មភាពអភិវឌ្ឍន៍ដែលឆ្លើយតបដោយផ្ទាល់ដល់សេចក្តីត្រូវការចាំបាច់របស់ប្រជាជនក្នុងស្រុកដូចជាលំនៅឋានប្រពៃណី បណ្តាញផ្លូវ មូលដ្ឋានបរិក្ខារ មូលដ្ឋានទីផ្សារនានា...។
- អភិក្រមខាងក្រៅ គឺជាសកម្មភាពអភិវឌ្ឍន៍ឡើងដោយវិនិយោគិនទាំងឡាយជាអាទិ៍ជនបរទេសដែលបង្កើតឡើងនូវផលិតផលពិសេស រួមមានការអភិវឌ្ឍទីក្រុងរណបនានា (ទីក្រុងកោះពេជ្រ ខាំតូ ហ្គ្រែនភ្នំពេញ ទីក្រុងរណបជ្រោយចង្វារ ...។ល។ សណ្ឋាគារខ្នាតអន្តរជាតិនានា លំនៅឋានច្រើនជាន់ និងអគារខ្ពស់ៗសម្រាប់ការិយាល័យ ការកសាងពហុកីឡដ្ឋានជាតិនៅភាគខាងជើង (តំបន់អភិវឌ្ឍក្រុមហ៊ុនLYP) ទីលានវាយកូនគោល បរិក្ខារកម្សាន្ត សួនទឹកកម្សាន្ត តំបន់សកម្មភាពនានា សាលារៀនជាដើម និងសង្កាត់លំនៅឋាន បុរីដែលមានការយាមកាម ...។

^១ អាកាសយានដ្ឋានភ្នំពេញ និងប្រកួតប្រជែងជាមួយកំពង់ក្រុងព្រះសីហនុនិងភ្នំពេញ។



អភិក្រមទាំងពីរនេះបំពេញឱ្យគ្នាទៅវិញទៅមក និងជាអ្នកបង្កើតនូវភាពរីកចម្រើនសំបូរ សប្បាយ និងការងារសម្រាប់ប្រជាជនទីក្រុង ប៉ុន្តែ អភិក្រមទាំងពីរនេះជូនកាលអាចមានការ ប្រកួតប្រជែងគ្នានៅលើទីតាំងតែមួយដូចគ្នា។ នៅមានភាពប្រថុយប្រថាននៃការទិញដីធ្លីពី សំណាក់វិនិយោគិន ដើម្បីស្តុកទុកកេងយកចំណេញ ដែលអាចឱ្យមានការលំបាកដល់ការឆ្លើយ តបនឹងសេចក្តីត្រូវការចាំបាច់នៅមូលដ្ឋានក្នុងការសាងសង់លំនៅឋាន ជាពិសេសសម្រាប់ប្រជា ជនដែលក្រីក្រ។

ដើម្បីផ្សារភ្ជាប់នូវអភិក្រមទាំងពីរនេះចូលគ្នា យើងនឹងបង្កើតទឹកនៃឧទ្ធរណ៍ការសាងសង់ ប្រកបដោយការទាក់ទាញសម្រាប់អគារខ្ពស់ៗ នៅក្នុងតំបន់ដែលមានគុណសម្បត្តិល្អ (ផ្លូវធំៗ ទេសភាពល្អៗនៅជុំវិញបឹងខាងជើង និងតាមបណ្តោយដងទន្លេមេគង្គ ...)។ យើងក៏នឹងធ្វើឱ្យមាន ការធ្វើវិនិយោគទុនដែលអាចផ្សារភ្ជាប់ការថែរក្សាបេតិកភណ្ឌប្រវត្តិសាស្ត្រ ពោលគឺការអភិវឌ្ឍ ត្រូវដើរស្របនឹងការអភិរក្ស។

៤.២.៥- ការពង្រីកផ្ទៃដីទីក្រុងធំ(មេត្រូប៉ូលីតែន)និងការកើនឡើងទ្វេដង នៃចំនួនប្រជាជន ឆ្នាំ២០៣៥

ផលិតផលក្នុងស្រុកសរុបរាជធានីភ្នំពេញបច្ចុប្បន្នមានប្រហែល៣០% នៃផលិតផលក្នុង ស្រុកសរុបរបស់ប្រទេសកម្ពុជា គឺលើសពី១,៣ពាន់លានដុល្លារអាមេរិកក្នុងមួយឆ្នាំ។ ការពង្រីក ព្រំដែននៃការគ្រប់គ្រងរដ្ឋបាលរបស់ទីក្រុងភ្នំពេញ និងត្រូវរាប់បញ្ចូលនូវផ្ទៃដីដែលកាត់ចេញពី ខេត្តកណ្តាលផងនោះ នឹងនាំឱ្យមានការចុះកម្រិតនៃផលិតផលក្នុងស្រុកសរុបប្រចាំឆ្នាំរបស់ រាជធានីភ្នំពេញ ក៏នឹងធ្វើឱ្យមានគម្លាតមួយតិច ជាមួយនឹងផលិតផលក្នុងស្រុកសរុបនៅកន្លែង ដទៃទៀតក្នុងប្រទេសកម្ពុជា (រូបភាពទី៥នៃឯកសារឧបសម្ព័ន្ធ)។

ទោះជាផ្ទៃដីសរុបបច្ចុប្បន្នមានចំនួន៦៧៨ ៤១៦គម^២ (រូបភាពទី៦នៃឯកសារឧបសម្ព័ន្ធ) ក៏ដោយ ក៏ផ្ទៃដីរាជធានីភ្នំពេញនៅមានលក្ខណៈតូចចង្អៀតនៅឡើយ បើប្រៀបធៀបទៅនឹង ផ្ទៃដីនៃទីក្រុងធំៗនៅក្នុងតំបន់ដូចជា៖

- ទីក្រុងហាណូយ : មានប្រជាជន២,៧លាននាក់លើផ្ទៃក្រឡា៩១៨គីឡូម៉ែត្រក្រឡាក្នុង នោះមានប្រជាជនចំនួន១ ៤៤៦ ០០០នាក់រស់នៅក្នុងទីក្រុង (ទីប្រជុំជន)នៅឆ្នាំ១៩៩៩ គឺលើសប្រជាជនរស់នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញប្រហែល១/៣ (១ ០៧៨ ០០០នាក់សម្រាប់ ទីប្រជុំជននៅលើរាជធានីភ្នំពេញនិងខេត្តកណ្តាល នៅឆ្នាំ១៩៩៨) ក្នុងស្ថានភាពដែល ហាណូយមានកំណើនប្រជាជនយឺតជាងនៅរាជធានីភ្នំពេញ (២,២%នៅទីប្រជុំជន ហាណូយ រីឯនៅទីក្រុងភ្នំពេញមាន៤,៤) ផ្ទៃដីហាណូយធំជាងផ្ទៃដីរាជធានីភ្នំពេញ ២ដងកន្លះ។

- ទីក្រុងហ្វូជីមិញ : មានប្រជាជន៥,៥លាននាក់ (ការប៉ាន់ប្រមាណនៅឆ្នាំ១៩៩៧)លើ ផ្ទៃដី២,០៩៣គីឡូម៉ែត្រក្រឡាគឺលើសប្រជាជននៅរាជធានីភ្នំពេញចំនួន៣ដង ក៏ប៉ុន្តែ មានព្រំដែនរដ្ឋបាលធំជាង៤ដងដែរ។



ដើម្បីឱ្យមានមាត្រដ្ឋានដែនដីមួយដូចនឹងទំហំនៃទីក្រុងធំទាំងពីរខាងលើនៅក្នុងតំបន់នេះ យើងអាចពង្រីកព្រំដែនរាជធានីភ្នំពេញ នៅក្នុងរង្វង់ទំហំ៣០គីឡូម៉ែត្រជុំវិញដោយគិតពីចំណុច កណ្តាលនៃរាជធានីភ្នំពេញ។ នៅពេលនោះ ទីក្រុងភ្នំពេញនឹងត្រូវគ្របដណ្តប់លើផ្ទៃដីខាងជើង ស្ទើរតែទាំងអស់នៃខេត្តកណ្តាល។

បច្ចុប្បន្ន មានប្រជាជនច្រើនជាង១៥០ ០០០នាក់នៃទីប្រជុំជនក្រុងភ្នំពេញ ដែលរស់នៅ ខាងក្រៅព្រំដែនរាជធានី ពោលគឺនៅក្នុងខេត្តកណ្តាល ជាពិសេសនៅតាខ្មៅដែលជាផ្លូវចូលភាគ ខាងត្បូង និងនៅច្រកចូលផ្សេងទៀតតាមបណ្តោយផ្លូវជាតិលេខ១ លេខ៣ លេខ៤ និងលេខ៥។ ចំនួនប្រជាជនដែលធ្វើបម្លាស់ទីទៅមកប្រចាំថ្ងៃចូលភ្នំពេញគឺប្រហែល២៥០ ០០០នាក់ និងពលករ ដែលមកបំពេញការងារក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ មានប្រមាណ៤០០ ០០០នាក់។ ដូច្នេះ ចំនួនប្រជាជន រស់នៅជាប្រចាំរបស់រាជធានីភ្នំពេញមានប្រមាណច្រើនជាង២ ០០០ ០០០នាក់។ ការបោះទី តាំងនៃសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចនានា ក៏មិនសុទ្ធតែស្ថិតនៅក្នុងព្រំដែនរដ្ឋបាលនៃរាជធានីភ្នំពេញសព្វ ថ្ងៃនេះដែរ ពោលគឺស្ថិតនៅក្នុងទីក្រុងតាខ្មៅ និងនៅតាមបណ្តោយផ្លូវជាតិលេខ៣និងលេខ៤។ អមផ្លូវជាតិលេខ៤ សព្វថ្ងៃទទួលរោងចក្រជាង៥០នៅក្នុងរយៈពេល២០គីឡូម៉ែត្រដែលរាប់ពី ព្រំដែនរដ្ឋបាលនៃរាជធានី។

ព្រំដែនរដ្ឋបាលទាំងនេះបង្កបញ្ហាដល់ការគ្រប់គ្រងក្រុងរួចទៅហើយ ឧទាហរណ៍ដូចជា ការត្រូវផ្គត់ផ្គង់ទឹកស្អាតឬការគ្រប់គ្រងកាកសំណល់នៃទីប្រជុំជនក្រុង ដែលលាតសន្ធឹងរហូតដល់ ខេត្តកណ្តាល។

វិទ្យាស្ថានជាតិស្ថិតិបានប្រមាណថា ក្រុងភ្នំពេញ នឹងមានប្រជាជនរស់នៅផ្ទាល់ និង អចិន្ត្រៃយ៍ចំនួនប្រហែល១ ៩៨៣ ០៤០នាក់នៅពេលអនាគតឆ្នាំ២០៣៥ ដែលស្របនឹងឆ្នាំនៃ ទិសដៅប្លង់គោលនេះ។ សាលារាជធានីភ្នំពេញបានធ្វើចំណោលប៉ាន់ស្មានថានឹងមានប្រជាជន ប្រហែល២ ២៦៦ ២៨៩នាក់ នៅក្នុងទីប្រជុំជនក្រុងភ្នំពេញ ដោយរាប់បញ្ចូលទាំងប្រជាជន នៃឃុំនានាជាប់នឹងទីក្រុងនៃទីប្រជុំជននៅក្នុងខេត្តកណ្តាលផងដែរ ហើយប៉ាន់ប្រមាណថាមាន ប្រជាជនចំនួន២ ៥៤៤ ៦៥៩នាក់ ដែលនឹងរស់នៅក្នុងទីក្រុងធំទាំងមូលនោះ។ ដូច្នេះ ប្រជាជន ពាក់កណ្តាលនៃខេត្តកណ្តាលនឹងត្រូវផ្សារភ្ជាប់ជាមួយនឹងការងារនៅក្នុងទីប្រជុំជនរាជធានីភ្នំពេញ សម្រាប់ឆ្នាំគោលដៅនៃគម្រោងប្លង់គោលនេះ ជាមួយនឹងការរីកឡើងនូវផ្ទៃដីទីក្រុងធំមួយ។

នេះជាបញ្ហាប្រឈមសម្រាប់ការចង់បានប្រសិទ្ធភាពនៃការគ្រប់គ្រងដែនដីមួយធំសម្រាប់ ការធ្វើគម្រោងផែនការអភិវឌ្ឍន៍ ក៏ដូចជារបៀបរបបគ្រប់គ្រងដែលសមស្របបំផុតមួយដើម្បី ឆ្លើយតបនឹងតម្រូវការនៃការអភិវឌ្ឍរាជធានីភ្នំពេញមួយធំ(Greater Phnom Penh)។

បណ្តាញទូរភាពនានាជាច្រើនដែលអាចយកមកវិភាគពិចារណា៖

១- កិច្ចសម្របសម្រួលឲ្យមានភាពស្របគ្នារវាង កំណើន និងការគ្រប់គ្រងប្រជាជនក្រុង និងយកម្មនានារវាងសាលារាជធានីភ្នំពេញនិងខេត្តកណ្តាល ដែលមានរចនាសម្ព័ន្ធគ្រប់គ្រងដឹកនាំ ដ៏សមស្របមួយ ត្រូវបង្កើតឡើងក្រោមសមត្ថកិច្ចរបស់ក្រសួងមហាផ្ទៃ។



២- ការបញ្ចូលគ្នារវាងសាលារាជធានីភ្នំពេញ ជាមួយនឹងផ្នែកខាងជើងនៃខេត្តកណ្តាល (២ ០០០គីឡូម៉ែត្រក្រឡា) ឬជាមួយខេត្តកណ្តាលទាំងមូល(៤ ០០០គីឡូម៉ែត្រក្រឡា)ដើម្បីបង្កើតបានជារាជធានីភ្នំពេញធំមួយជាមួយនឹងលក្ខន្តិកៈពិសេសគឺរាជធានី។ រាជធានីនឹងមានស្វ័យភាពហិរញ្ញវត្ថុមួយយ៉ាងធំដោយរួមបញ្ចូលទាំងការធ្វើវិនិយោគទុន និងលទ្ធភាពនៃការខ្ចីស្វ័យភាពប្រាក់ផងដែរ។ ដំណោះស្រាយដែលមានភាពរលូនបំផុតនេះនឹងអនុញ្ញាតឱ្យរដ្ឋាភិបាលកណ្តាលដកខ្លួនចេញពីការធ្វើវិនិយោគសាធារណៈនៅរាជធានីភ្នំពេញ ហើយភ្នំពេញអាចរកបាននូវធនធានស្វ័យភាព សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍរបស់ខ្លួនជាមួយនឹងសារពើពន្ធមូលដ្ឋានទាំងឡាយដែលរាជធានីនឹងគ្រប់គ្រងដោយផ្ទាល់ ហើយក៏អាចមានលទ្ធភាពក្នុងការខ្ចីប្រាក់ដោយផ្ទាល់ពីម្ចាស់ជំនួយអន្តរជាតិនានា។ រាជធានីភ្នំពេញធំនឹងមានសាមគ្គីភាពជាមួយខេត្តដទៃទៀតនៅក្នុងប្រទេស តាមរយៈសារពើពន្ធជាតិដែលករណីនេះបានដំណើរការស្រាប់ទៅហើយ។ នេះជាដំណោះស្រាយដែលត្រូវបានគេប្រើប្រាស់ច្រើនបំផុតសម្រាប់ការគ្រប់គ្រងទីក្រុងធំនានា។

៤.២.៦. កម្រិតទឹកថ្លៃនៃការរៀបចំអភិវឌ្ឍន៍ការធ្វើសមាហរណកម្មទៅក្នុងតំបន់

រាជធានីភ្នំពេញទទួលបានគុណប្រយោជន៍ពីស្ថានភាពទន្លេប្រកបដោយឯកលក្ខណៈ គឺជាចំណុចប្រសព្វនៃទន្លេមេគង្គ ទន្លេសាបនិងទន្លេបាសាក់(ទន្លេចតុមុខ) និងទទួលបានគុណប្រយោជន៍ពីភាពប្រសព្វគ្នារបស់អ័ក្សសេដ្ឋកិច្ចប្រកបដោយសក្តានុពលនៅលើដែនដីគោក។

- អ័ក្សប្រទេសថៃ-វៀតណាមគឺជាអ័ក្សកណ្តាលស្ថិតនៅចន្លោះអ័ក្សដែលឆ្លងកាត់ពីខាងជើងនៃបឹងទន្លេសាប មកឆ្ពោះសមុទ្រភាគនិរតី។ ទីតាំងនៅលើអ័ក្សបាងកក-ហូជីមិញនេះត្រូវបានធានានូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់នានា (ផ្លូវអាស៊ីPanasiatique) ជាមួយនឹងស្ថានភាពល្បឿនមួយដែលត្រូវសាងសង់នៅចម្ងាយ ៦០ គីឡូម៉ែត្រ(ផ្នែកអាគ្នេយ៍នៃរាជធានីភ្នំពេញ)។ ការបញ្ជាក់ពីការតភ្ជាប់ផ្លូវដែកនានាដែលជាគម្រោងមូលដ្ឋាននៃការតភ្ជាប់ជាមួយប្រទេសវៀតណាមនិងការគ្រោងធ្វើផ្លូវដែកឆ្លងកាត់ទន្លេមួយខ្សែ ប្រហែល ៤០គីឡូម៉ែត្រខាងជើងរាជធានីភ្នំពេញ(គម្រោងនេះមានតម្លៃថ្លៃពេក)។ គម្រោងប្លង់គោលនគរបនីយកម្ម ត្រូវតែឈរនៅលើផលប្រយោជន៍ក្នុងការបម្រុងទុកនូវលទ្ធភាពឱ្យខ្សែថតភ្ជាប់ឆ្លងកាត់តាមរាជធានីភ្នំពេញជាមួយនឹងចម្ងាយផ្លូវមួយជិតជាងនេះពីរដងដែលត្រូវឆ្ពោះទៅកាន់ទីក្រុងហូជីមិញ បើទោះបីជាមានសង្ឃឹមតិចតួចថានឹងអាចធ្វើបានដោយខ្លួនឯងនៅពេលអនាគតនៃគម្រោងប្លង់គោលឆ្នាំ២០៣៥ក៏ដោយ។

- ច្រកអភិវឌ្ឍន៍ចន្លោះរាជធានីភ្នំពេញ-ក្រុងព្រះសីហនុ ជាច្រកសមុទ្រអន្តរជាតិរបស់ប្រទេសកម្ពុជា គឺជាការអភិវឌ្ឍ ដែលស្ថិតក្នុងការរំពឹងទុកថានឹងនាំមកការលូតលាស់នៃសេដ្ឋកិច្ច ដែលការអភិវឌ្ឍនេះពឹងផ្អែកជាពិសេសលើអ័ក្សពីរ គឺបណ្តាញផ្លូវជាតិលេខ ៣និងផ្លូវជាតិលេខ៤ ជាមួយនឹងផ្លូវដែកនៅចន្លោះផ្លូវជាតិទាំង២ ដើម្បីប្រកួតប្រជែងពាណិជ្ជកម្មគ្រោងទុក គឺច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ច(Gross Economic Corridor)ខាងលិចភ្នំពេញ-ព្រះសីហនុ (រូបភាពទី៧នៃឯកសារឧបសម្ព័ន្ធ)។



កត្តាសំខាន់នៃការធ្វើប្លង់យុទ្ធសាស្ត្រសម្រាប់រាជធានីភ្នំពេញ គឺជាការរៀបចំអភិវឌ្ឍន៍ និង ការគ្រោងទុកលម្អនៃអំក្សផ្លូវថ្នល់មេធំៗទាំងនេះ (ជាពិសេសផ្លូវខ្សែក្រវាត់ក្រុងនានា) និងផ្លូវដែក នៅក្នុងការឆ្លងកាត់តំបន់ទីក្រុងធំៗ និងទំហំនៃការរៀបចំប្លង់អភិវឌ្ឍន៍ស្ថានីយផ្លាស់ប្តូរទំនិញនិង អ្នកដំណើរជាមួយនិងបណ្តាញដឹកជញ្ជូនក្នុងស្រុកនានា តំបន់ផែស្វិត តំបន់កំពង់ផែ និងស្ថានីយ រថភ្លើងនានា។

៤.៣- ការបម្រុងទុកនូវប្រព័ន្ធហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរបវន្តមេចាំបាច់

ការដឹកជញ្ជូនធុនធំត្រូវបង្វែរមកធ្វើតាមកប៉ាល់នៅតាមទន្លេមេគង្គ និងទន្លេសាប តាម ផ្លូវដែកពីទីក្រុងព្រះសីហនុជាចម្បងឬតាមផ្លូវថ្នល់ តែក្នុងករណីដទៃទៀតដែលគ្មានមធ្យោបាយ ជំនួស។ ទីតាំងប្តូរ ផ្ទុកទំនិញនានា និងរបៀបរបបគ្រប់គ្រងទំនិញគឺជាលទ្ធផលរំពឹងទុកឲ្យមាន ការផ្លាស់ទីទៅតំបន់ឬទីតាំងនានានៅខាងក្រៅរាជធានីភ្នំពេញ។ ទីតាំងមួយចំនួនសម្រាប់ការប្តូរ ទំនិញនានាដែលមានតួនាទីច្រើនយ៉ាងគឺជាចំណុចសំខាន់ ដែលអាចឱ្យយើងមានលទ្ធភាពធ្វើឱ្យ ប្រសើរឡើងវិញនូវប្រសិទ្ធភាពនៃការដឹកជញ្ជូនដើម្បីធានាឲ្យចែកចាយផលិតផលដល់ទីក្រុង ដែលមិនបង្កការរំខាន។ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនេះនៅក្នុងទីក្រុងនឹងត្រូវកម្រិតទំហំទៅតាមការរៀបចំ និងគ្រប់គ្រងការហូរចូលនៃទំនិញដែលត្រូវមានការចាត់ចែងនៅជុំវិញទីតាំងទាំងនោះឲ្យបានល្អ។

ការចែកចាយទំនិញនានានៅក្នុងទីក្រុងធំមួយ ដែលមានប្រជាជនរស់នៅប្រហែល៣លាន នាក់តម្រូវឱ្យមានការដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់នូវមធ្យោបាយភ័ស្តុភារនិងសមត្ថភាពនៃហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ក្នុងកម្រិតមួយដ៏ធំ ដែលជាគម្រោងអាទិភាពនៃការធ្វើវិនិយោគសាធារណៈនាពេលអនាគតជាមួយ ការពឹងផ្អែកលើការគាំទ្រពីវិស័យឯកជន។

៤.៣.១- បណ្តាញផ្លូវជាតិ : ជាផ្លូវខ្សែក្រវាត់ពីទ្វីជុំវិញទីក្រុងដ៏ធំ

ផ្លូវក្រវាត់ពីទ្វីជុំវិញរាជធានីភ្នំពេញដ៏ធំនានាត្រូវបានស្នើឡើង ដែលមួយផ្នែកធំគឺជាផ្លូវ ក្រវាត់ដែលមានស្រាប់នាពេលបច្ចុប្បន្ននេះ។ ជាមួយនិងស្ថានដែលបានស្ថាបនារួចឆ្លងកាត់ទន្លេ បាសាក់នៅតាខ្មៅ និងគម្រោងផ្លូវខ្សែក្រវាត់ក្រុងធំដទៃទៀតដែលគ្រោងដោយក្រសួងសាធារណៈ ការនិងដឹកជញ្ជូននឹងអនុញ្ញាតឱ្យមានការភ្ជាប់ទំនាក់ទំនងគ្នានៃបណ្តាញផ្លូវជាតិទាំងមូលដែល ត្រូវមកជួបគ្នានៅរាជធានីភ្នំពេញ។

៤.៣.២- ការបោះទីតាំងនៃកំពង់ផែទាំងឡាយ : ការរក្សាទុកកំពង់ផែនៅក្នុងទីក្រុង

ការធ្វើចរាចរណ៍ទំនិញរបស់កំពង់ផែភ្នំពេញមិនមានការប្រែប្រួលទេគឺ ប្រមាណ៥០០ ០០០ តោនក្នុងមួយឆ្នាំ ក្នុងនោះ៤០០ ០០០តោន ជាផលិតផលប្រេងចាប់តាំងពីប៉ុន្មានឆ្នាំមុនមកហើយ។ ការបង្កើតនូវគ្រឹះស្ថានសាធារណៈនៃកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ អាចឱ្យមានការអភិវឌ្ឍ យ៉ាងឆាប់រហ័សនៃសកម្មភាពកំពង់ផែក្នុងក្រុង។ យើងត្រូវបំពេញបន្ថែមកំពង់ផែដែលមាន



សព្វថ្ងៃនេះនៅលើទន្លេសាប ដោយបង្កើតនូវទីតាំងសម្រាប់ផ្ទេរទំនិញ ដោយសង្ឃឹមឱ្យមាន ការបោះទីតាំងជាក់លាក់ផែនទី និងការបញ្ចូលកំណត់ផែនទីនោះឱ្យស្ថិតនៅក្នុងភូមិសាស្ត្រទីក្រុង (ជាអាទិ៍ការរក្សាទុកដីស្ថិតនៅក្បែរទន្លេ) ត្រូវគ្រប់គ្រងហានិភ័យបរិស្ថានទាំងឡាយ (ជាអាទិ៍ ឃ្នាំងផ្ទុកប្រេងនានានៅទីក្រុងម៉ែត្រលេខ៤) ដើម្បីឱ្យមានដំណើរការកំណត់ផែនទី ត្រូវគ្រោងនូវ លទ្ធភាពនៃការបង្កើតនូវទីតាំង (សកម្មភាព) សម្រាប់ផ្ទេរផ្ទុកទំនិញដែលអាចមានទំហំខ្នាតអន្តរ ជាតិនៅខាងចុងផ្នែកខាងជើងនៃផ្លូវដែកដែលមានស្រាប់នៅទីក្រុងម៉ែត្រលេខ៦។

ការបង្កើតកំណត់ផែនទីមួយនៅលើទន្លេមេគង្គខាងត្បូងទីក្រុង (ស្រុកកៀនស្វាយ)មិនត្រឹមតែ ប្រើប្រាស់សម្រាប់រយៈពេលមធ្យមនោះ ឬសម្រាប់បម្រុងទុកនៃកំណើនឡើងនៃចរាចរណ៍ផ្លូវទឹក សម្រាប់បម្រើឱ្យចរាចរណ៍នៃការដឹកជញ្ជូនកុងតឺន័រជាមួយប្រទេសវៀតណាមប៉ុណ្ណោះទេ ប៉ុន្តែវា ត្រូវបានគ្រោងដើម្បីរក្សាទុកនូវលទ្ធភាពក្នុងការធ្វើបម្លាស់ទីនៃឃ្នាំងប្រេងនានាដែលមានទីតាំង នៅលើទន្លេសាបឱ្យទៅកាន់ផ្នែកខាងក្រោមនៃទន្លេមេគង្គ ដោយហេតុផលបរិស្ថាននិងហេតុផល ហានិភ័យធំៗដទៃទៀត។ ការធ្វើការរើទីតាំងនេះ នឹងត្រូវផ្សារភ្ជាប់នឹងការបង្កើតឡើងនូវខ្សែ ផ្លូវដែកមួយ ដែលឆ្លងកាត់តំបន់ជាយក្រុងខាងត្បូងនៃរាជធានីភ្នំពេញទៅកាន់ផ្លូវជាតិលេខ១។

កំណត់ផែនទីក្រុងព្រះសីហនុ ដែលមានទំហំធំជាងកំណត់ផែនទីភ្នំពេញ៣ដងនោះនឹងស្ថិតនៅជា ច្រកចូលដ៏សំខាន់បំផុតសម្រាប់ទទួលយកការដឹកជញ្ជូន និងស្តុកទំនិញដែលត្រូវចែកចាយក្នុង ប្រទេស។ ការដឹកជញ្ជូនផ្លូវទឹកជាការបំពេញបន្ថែមមួយដែលជាគុណប្រយោជន៍មួយដ៏ធំ ហើយ ការដឹកជញ្ជូនផ្លូវទឹកនេះមានហេតុផលសេដ្ឋកិច្ចសម្រាប់ការឆ្លងកាត់រាជធានីភ្នំពេញ (រូបភាពទី៨ នៃឯកសារឧបសម្ព័ន្ធ)។ វាក៏បង្ហាញផងដែរនូវគុណសម្បត្តិក្នុងការរក្សានូវការប្រកួតប្រជែងដ៏សម ស្របជាមួយនឹងប្រភេទនៃការដឹកជញ្ជូនដទៃទៀតចូលមកទីក្រុង។ ការតាំងទីនៅជិតទីផ្សារនៃ ការដឹកជញ្ជូនគឺជាហេតុផលដ៏សំខាន់មួយ ដែលត្រូវរក្សាទុកនូវទីតាំងដ៏សម្រាប់ការរៀបចំជាក់លាក់ ផែនទីនៅក្នុងតំបន់កណ្តាល។ ដោយធានាផ្លូវជាតិរវាងភ្នំពេញនិងច្រកចុងបំផុតនៃទន្លេមេគង្គមាន ប្រវែងខ្លី កំណត់ផែនទីមួយដែលកសាងនៅឆ្ងាយបន្តិចពីរាជធានីភ្នំពេញនឹងមានការធ្លាក់ចុះនៃការ ស្តុកនិងដឹកជញ្ជូនទំនិញបន្ថែមទៀត និងដែលនឹងនាំឱ្យការដឹកជញ្ជូនផ្លូវទឹកតាមដងទន្លេចុះខ្សោយ ប្រៀបធៀបនឹងការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក។

សកម្មភាពនៃការដឹកជញ្ជូន និងការធ្វើដំណើរទៅមករវាងរាជធានីភ្នំពេញ និងទីរួមខេត្ត នានាតាមបឹងទន្លេសាប ត្រូវតែធ្វើការអភិវឌ្ឍបន្ថែមនូវប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន ក៏ដូចជាការកែលម្អស្ថាន ភាពដឹកជញ្ជូនរបស់កំប៉ាល់ទាំងនេះ គួរតែធ្វើឱ្យបានប្រសើរឡើងជាងពេលបច្ចុប្បន្ន។

៤.៣.៣- បណ្តាញផ្លូវដែក : ការស្តារឡើងវិញនូវបណ្តាញផ្លូវដែកដែលមានស្រាប់និង ស្ថានីយរថភ្លើងថ្មីមួយនៅផ្នែកខាងលិចទីក្រុង

ការស្តារឡើងវិញនូវចម្ងាយផ្លូវ៦០០គីឡូម៉ែត្រនៃបណ្តាញផ្លូវដែក (ការភ្ជាប់ទៅកាន់ទី ក្រុងព្រះសីហនុ និងទៅកាន់ព្រំដែនថៃ) គឺចាំបាច់ណាស់ដើម្បីធានានូវសន្តិសុខនៃប្រទេសកម្ពុជា។

១ រឿងនេះនឹងរកឱ្យភ្ជាប់ទៅនឹងតំបន់ស្តុកមួយដ៏ធំ ដែលការបង្កើតតំបន់នេះត្រូវបានស្នើឡើងនៅទិសខាងលិច នៃទីប្រជុំជនក្រុង។



និងល្បឿនពាណិជ្ជកម្មមួយឱ្យប្រសើរជាងមុន (រូបភាពទី៩នៃឯកសារឧបសម្ព័ន្ធ)។ ការដឹកជញ្ជូន
ទំនិញតាមរថភ្លើង ដែលជាការដឹកជញ្ជូនបន្ថែមលើការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់ និងជាការចាំបាច់
ណាស់សម្រាប់សេដ្ឋកិច្ចប្រទេសជាតិ ហើយក៏អាចបន្ថយនូវទម្ងន់ដល់បណ្តាញផ្លូវថ្នល់ផងដែរ
ដែលត្រូវទ្រុឌទ្រោមខូចខាតជាអចិន្ត្រៃយ៍ ដោយចរាចរណ៍នៃរថយន្តធំៗទាំងឡាយ ដែលផ្ទុក
ហូសទម្ងន់។

នៅរាជធានីភ្នំពេញ ការបង្កើតឡើងនូវស្ថានីយរថភ្លើងមួយថ្មីនៅចំណុចប្រសព្វនៃបណ្តាញ
ដែលមានស្រាប់នៅច្រកចូលខាងលិចនៃទីប្រជុំជន(ស្ថានីយសំរោង)ត្រូវតែគ្រោងឡើង។ ការថែ
រក្សានូវមុខងាររបស់ស្ថានីយរថភ្លើងសព្វថ្ងៃ នៅកណ្តាលក្រុងជាមួយនឹងមុខងារជាស្ថានីយចុង
បញ្ចប់នៃអ្នកធ្វើដំណើរ និងអាចបញ្ជូនទំនិញទាំងឡាយសម្រាប់ផ្គត់ផ្គង់ទីផ្សារក្នុងស្រុករបស់ក្រុង
ភ្នំពេញ។ ក្រៅពីមុខងារជាសេវាដឹកជញ្ជូនសម្រាប់ប្រទេស បណ្តាញផ្លូវដែកនៅតំបន់កណ្តាល
ក្រុងភ្នំពេញ អាចក្លាយជាស្ថានីយខ្នាតតូចសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនសាធារណៈនៅក្នុងក្រុងដោយ
គ្រាន់តែធ្វើការវិនិយោគជាអប្បបរមាមួយប៉ុណ្ណោះ។

ខ្សែផ្លូវដែកដែលត្រូវភ្ជាប់រវាងរាជធានីភ្នំពេញនិងទីក្រុងហូជីមិញអាចនឹងមានសារៈសំខាន់
ដូចជាអ័ក្សអភិវឌ្ឍន៍រវាងទីក្រុងធំៗទាំងពីរសម្រាប់ការធ្វើចរាចរណ៍របស់អ្នកដំណើរ។ ការដឹកជញ្ជូន
ទំនិញតាមផ្លូវដែកនឹងក្លាយជាតម្រូវការចាំបាច់ដោយសារការកើនឡើងនៃការធ្វើចរាចរនៅលើផ្លូវ
ជាតិលេខ១ដែលនឹងនាំឱ្យមានការទ្រុឌទ្រោមខូចខាតយ៉ាងឆាប់រហ័សដោយយានយន្តធុនធំៗ។
ខ្សែផ្លូវដែកដែលគ្រោងធ្វើតាមខេត្តកំពង់ចាមនិងឡូកនិញ (ប្រទេសវៀតណាម) ឬដោយកាត់
តាមក្រោលគោ ព្រៃវែង ឆ្លើយតបនឹងអ័ក្សអភិវឌ្ឍន៍ដ៏មានសារៈសំខាន់មួយក្នុងកម្រិតជាតិ ប៉ុន្តែ
មិនអាចផ្តល់នូវផលប្រយោជន៍សេដ្ឋកិច្ចខ្ពស់សម្រាប់រាជធានីភ្នំពេញនិងខេត្តក្បែរៗនោះទេ។ ផ្លូវ
រវាងកាត់តាមឡូកនិញមុននឹងទៅដល់ទីក្រុងហូជីមិញមានចម្ងាយ ៤៨០គីឡូម៉ែត្រ បើប្រៀបធៀប
នឹងចម្ងាយ២៣០គីឡូម៉ែត្រតាមផ្លូវថ្នល់គឺលើសពីរដង នេះនឹងមានការប៉ះពាល់នឹងតម្លៃនៃការ
ដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងបញ្ហាទាក់ទងនឹងពេលវេលានៃការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ។ ដូច្នេះ ផ្លូវជាតិ
លេខ១នឹងនៅតែជាមធ្យោបាយផ្លូវគោកតែមួយគត់ និងប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពសម្រាប់ភ្ជាប់
ទីក្រុងទាំងពីរ។

ជាការចាំបាច់បំផុតក្នុងរយៈពេលដ៏ខ្លី ក្នុងការបង្កើតនូវទំនាក់ទំនងផ្លូវគោកថ្មី ហើយមាន
តែផ្លូវដែកតែមួយគត់ដែលនឹងអាចឆ្លើយតបទៅនឹងសេចក្តីត្រូវការដ៏សម្បើមនេះនាពេលអនាគត។

៤.៣.៤. អាកាសយានដ្ឋានសព្វថ្ងៃអាចឆ្លើយតបសេចក្តីត្រូវការរហូតដល់ត្រីមាស២០២០
សេវាកម្មតាមផ្លូវអាកាស គឺជាការភ្ជាប់ជាមួយនឹងការហោះហើររបស់ពិភពលោកទាំង
មូលដែលសេវានេះមានសារៈសំខាន់ណាស់សម្រាប់រាជធានីភ្នំពេញ។ ក៏ប៉ុន្តែទីផ្សារនៃការហោះ
ហើរក្នុងស្រុកដែលនៅមានកម្រិតនៅឡើយ និងអវត្តមាននៃក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលចង់ធ្វើ
វិនិយោគទ្រង់ទ្រាយធំមិនអាចឱ្យអាកាសយានដ្ឋាននេះ មានមុខងារផ្សេងទៀតក្រៅពីទំនាក់ទំនង
ចុងក្រោយបំផុតនៃបណ្តាញហោះហើរអន្តរជាតិ ដែលនឹងត្រូវឆ្លងកាត់តាមអាកាសយានដ្ឋានថ្មី។



សំខាន់ៗ នៅក្នុងតំបន់ដូចអាកាសយានដ្ឋានទីក្រុងបាងកក សិង្ហបុរី ហុងកុង(រូបភាពទី១០ នៃឯកសារឧបសម្ព័ន្ធ)។ល។ ដែលអាកាសយានដ្ឋានទាំងនេះទទួលនូវការហោះហើរ៣០ដង ច្រើនជាងនៅរាជធានីភ្នំពេញ។

បរិក្ខាររបស់អាកាសយានដ្ឋានសព្វថ្ងៃនេះអាចមានលទ្ធភាពទទួលនូវការហោះហើរច្រើន ជាងនេះ ជាងការគ្រោងទុកទៅទៀតក្នុងរយៈពេលមធ្យមនិងវែង។

ដូច្នេះ ការសាងសង់នូវអាកាសយានដ្ឋានថ្មីមួយ ដែលជាការវិនិយោគមួយមានតម្លៃថ្លៃ រហូតដល់ជាង៣០០លានដុល្លារអាមេរិកនោះ ហាក់មិនទាន់ស្ថិតនៅក្នុងភាពចាំបាច់ក្នុងទស្សន វិស័យនៃយុទ្ធសាស្ត្រតម្រង់ទិសនេះនៅឡើយទេ។ ជាងនេះទៀត ការស្ថិតនៅជិតទីក្រុង គឺជា គុណសម្បត្តិគួរបានយកចិត្តទុកដាក់របស់អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញ ក៏ដូចជាអាកាស យានដ្ឋានដទៃទៀតដែរ ដែលអាចទទួលបានការធ្វើចរាចរណ៍ផ្លូវអាកាសច្រើនជាងនេះទៀត។ ក្នុង នោះយើងអាចធ្វើការប្រៀបធៀបអាកាសយានដ្ឋានអ៊ីកលី (Orly) ដែលមានអ្នកធ្វើដំណើរ ២៥លាននាក់សម្រាប់ទីក្រុងប៉ារីស និងអាកាសយានដ្ឋានលីណាត (Linate) សម្រាប់ទីក្រុង មីឡង់ (Milan) ដែលជាអាកាសយានដ្ឋានរបស់ក្រុងទាំងពីរនេះគួរជាទីពេញចិត្តពីសំណាក់ក្រុមហ៊ុន អាកាសចរណ៍និងអ្នកធ្វើដំណើរ ជាងអាកាសយានដ្ឋានសាលដឺហ្គោល (Charles de Gaulle) និង ម៉ាល់ប៉ង់សា (Malpensa) ដែលស្ថិតនៅឆ្ងាយពីទីក្រុងជាងនេះ។ បទពិសោធនៅទីក្រុងកូឡា- ឡាំពួរ ដែលបានធ្វើអាកាសយានដ្ឋានថ្មីមួយរបស់ខ្លួននៅចម្ងាយ៧៥គីឡូម៉ែត្រពីទីក្រុងនោះ វា ហាក់ដូចជាការយល់ច្រឡំផ្នែកសេដ្ឋកិច្ចមួយ(រយៈពេលនិងតម្លៃក្នុងការបម្លាស់ទីកើនខ្ពស់)ដែល គួរឱ្យមានការសាងសង់នូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដែលមានតម្លៃដ៏ថ្លៃ(ផ្លូវហាយវេ រថភ្លើងល្បឿន) សម្រាប់ឱ្យអាកាសយានដ្ឋាននេះមានដំណើរការបាន។ គំរូនេះមិនអាចធ្វើបានទេនៅរាជធានី ភ្នំពេញ ដោយយោងទៅតាមធនធានរបស់រដ្ឋនិងអាទិភាពនានារបស់រាជរដ្ឋាភិបាល។

ផ្ទុយទៅវិញ ការពង្រីកបន្តនៃផ្លូវចុះចត សម្រាប់ការធ្វើចរាចរណ៍នៃការហោះហើរដឹក ទំនិញ និងអនុញ្ញាតឱ្យយន្តហោះដឹកទំនិញធុនធំនោះហោះហើរបាននោះ(A-៣៨០ឬ ប៊ូអ៊ីងB៧៤៧) គួរតែធ្វើឱ្យបានឆាប់រហ័សបំផុត ដើម្បីបន្ថយនូវតម្លៃដែលទាក់ទងនឹងការធ្វើអស្សាមិករណ៍កម្ម សិទ្ធិដីធ្លី។ តម្លៃសរុបបន្ទុករបស់រដ្ឋសម្រាប់ការបន្តពង្រីកផ្លូវចុះចតនេះត្រូវបានប៉ាន់ប្រមាណថា មានប្រហែល៣០លានដុល្លារអាមេរិក។ ការរៀបចំបន្ថែមផ្លូវចុះចតនឹងត្រូវជាបន្ទុករបស់ក្រុមហ៊ុន សម្បទានអាកាសយានដ្ឋាន។ បើគិតពីការទទួលយន្តហោះធុនធំៗ ព្រមទាំងពន្ធពិព័ទ្ធដទៃ ទៀត(ពន្ធអ្នកដំណើរ ពន្ធយន្តហោះ ពន្ធគម្លៃបន្ថែម) ការវិនិយោគទាំងនេះមិនគួរជាបន្ទុករបស់ រដ្ឋទេ។/SM

*ការធ្វើចរាចរណ៍នៅអាកាសយានដ្ឋាន គឺមានអ្នកធ្វើដំណើរជិតពី១លាននាក់ក្នុងមួយឆ្នាំ។ ជាមួយនិងកំណើននៃការធ្វើចរាចរណ៍ពី៥%ទៅ៧% ក្នុងឆ្នាំ ការហោះហើរនឹងកើនឡើងទៀតទៀតនៅក្នុងរយៈពេល១៥ទៅ២០ឆ្នាំ។ សមត្ថភាពនៃការតាំងទីលំនៅដែលថ្មីៗបានស្តារឡើងនៅក្នុងតំបន់សម្បទាន ទឹកប្រាក់៣៥លានដុល្លារអាមេរិក) អាចទទួលអ្នកដំណើរយោងហោចណាស់៥លាននាក់។ ដូចនេះ គឺគ្រប់គ្រាន់ណាស់ទៅដល់តំបន់ ប្រមូលពេលវែងក៏ដោយ។ ជាងនេះទៅទៀត យើងគិតថាចំណាយទៅលើភាពចាំបាច់នៃការបន្តបន្ថែមផ្លូវចុះចតចំនួន៣០០០ម៉ែត្រ ដោយការ តែការវិនិយោគនៃបច្ចេកវិទ្យា និងអាចឱ្យពង្រីកប្រភេទយន្តហោះនានា ដែលនឹងអាចត្រូវទទួលបាន។ ការពង្រីកបន្តនេះ រដ្ឋនឹងប្រើប្រាស់ថវិកា ប្រមាណ៣០លានដុល្លារអាមេរិក (ការដកកម្មសិទ្ធិដីជាង៥០០គ្រួសារ ទីតាំង៥០ហិកតាបម្លាស់ទីផ្លូវចូលនានា។



ទីតាំងអាកាសយានដ្ឋានសព្វថ្ងៃ គឺជាគុណសម្បត្តិដែលអាចប្រកួតប្រជែងបានបើប្រៀបធៀបនឹងអាកាសយានដ្ឋាននៃទីក្រុងធំៗនានាក្នុងតំបន់ លើកលែងតែអាកាសយានដ្ឋាននៅហូជីមិញ។ ជាការពិត អាកាសយានដ្ឋាននៅជិតក្រុងបានកាត់បន្ថយនូវរយៈពេលធ្វើដំណើរនិងតម្លៃនៃការធ្វើដំណើរពីព្រលានយន្តហោះ មកកន្លែងដែលមានសកម្មភាពនិងមកកន្លែងដែលមានអំណាចសម្រេចចិត្តទាំងឡាយក្នុងក្រុង។ ក៏ប៉ុន្តែគុណសម្បត្តិដែលអាចផ្គូផ្គងជាមួយគេនោះនឹងអាចថយចុះវិញយ៉ាងឆាប់រហ័ស ប្រសិនបើទំនាក់ទំនងរវាងព្រលានយន្តហោះនិងទីក្រុងត្រូវបានពន្លឺតដោយចរាចរណ៍ដែលមិនសមស្របមួយ។ ដូច្នេះ វាជារឿងអាទិភាពក្នុងការពង្រីកផ្លូវនានាដែលមានស្រាប់រហូតដល់កណ្តាលរាជធានីភ្នំពេញនិងគិតទុកជាមុននូវប្រព័ន្ធប្រទាក់ក្រឡា នៃមហាវិថីនានានៅខាងជើងនិងខាងត្បូងនៃអាកាសយានដ្ឋាន ដែលនឹងអាចផ្តល់នូវឱកាសជាច្រើនដល់ការធ្វើដំណើរចូលមកកណ្តាលក្រុង។

នៅក្នុងករណីរាជធានីភ្នំពេញ បើទោះបីជាមានការធានារក្សាទុកអាកាសយានដ្ឋាននៅក្នុងទីតាំងរបស់វាសព្វថ្ងៃ ក៏អាកាសយានដ្ឋាននេះអាចទ្រទ្រង់ប្រតិបត្តិការបានត្រឹមត្រូវរហូតឆ្នាំ២០៣៥។ ដូច្នេះ បន្ទាប់ពីឆ្នាំ២០៣៥អាជ្ញាធរអាកាសចរណ៍ស៊ីវិលត្រូវតែសិក្សារៀបចំឱ្យមានអាកាសយានដ្ឋានថ្មីធំមួយទៀតដែលអាចឆ្លើយតបតម្រូវការនាពេលអនាគត។

៤.៣.៥. យ៉ាងហោចណាស់ ត្រូវមានទឹកកន្លែងផែស្មុតមួយដែលមានអន្តរកូនាទី

ការបង្កើតឡើងនូវទីផែស្មុតនានានៅជាយខ្លះរាជធានីភ្នំពេញ គឺមានភាពចាំបាច់ណាស់សម្រាប់រក្សាបាននូវស្ថានភាពដ៏ល្អប្រសើរមួយក្នុងការទប់ស្កាត់ការហូរចូលនៃទំនិញនានាមកក្នុងទឹកកណ្តាលក្រុងដោយមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនធំៗដោយផ្ទាល់។ នៅក្នុងបរិការណ៍សេដ្ឋកិច្ចសព្វថ្ងៃមុខងារភ័ស្តុភារមួយចំនួនមិនមានភាពសមស្របនឹងផលិតផលជាក់ស្តែងរបស់សេដ្ឋកិច្ច ពោលគឺមិនស្របនឹងលំហូរមុខទំនិញដែលឆ្លងកាត់ទីភ័ស្តុភារទាំងនោះ ដែលជាទូទៅទឹកកន្លែងភ័ស្តុភារមួយនឹងអាចប្រមូលផ្តុំនូវមធ្យោបាយទាំងឡាយ(គយ សន្តិសុខ សេវាកម្មផ្សេងៗ ...) និងអាចផ្តល់នូវសេវាកម្មកម្រិតខ្ពស់មួយនិងមានសមត្ថភាពទទួលឱ្យក្រុមហ៊ុនសហគ្រាសនានានៅរាជធានីភ្នំពេញនិងនៅប្រទេសកម្ពុជាចូលប្រើប្រាស់បាន។ ក្នុងន័យនេះ ទឹកកន្លែងដ៏គួរឱ្យចាប់អារម្មណ៍បំផុតនោះគឺជាកន្លែងដែលមានទំនាក់ទំនងផ្ទាល់ជាមួយនឹងស្ថានីយរថភ្លើងថ្មី ដែលត្រូវបានស្នើសុំសាងឡើងនៅច្រកចូលខាងលិចនៃរាជធានីភ្នំពេញ (ស្ថានីយសំរោង) តំបន់នេះត្រូវឆ្លងកាត់ដោយផ្លូវក្រវាត់ក្រុង ដែលតភ្ជាប់បណ្តាញផ្លូវជាតិទាំងអស់ ដែលរួមផ្តុំចូលគ្នានៅរាជធានីភ្នំពេញ។ ដូច្នេះ តំបន់នេះអាចមានលក្ខណៈងាយស្រួលដោយមានផ្លូវដែលមានអន្តរកូនាទីរវាងផ្លូវថ្នល់និងផ្លូវដែក ព្រមទាំងស្ថិតនៅជិតអាកាសយានដ្ឋាន ហើយដែលអាចត្រូវបានភ្ជាប់ដោយផ្លូវដែកទៅទីតាំងកំណត់ផែក្រុងព្រះសីហនុទៀតផង។



^១ប្រហែលមានទំហំពី៥០ទៅ១០០ហិកតា។

៤.៤. ការរៀបចំការអភិវឌ្ឍនគរូបនីយកម្មក្នុងកម្រិតទីក្រុងធំ

នៅក្នុងចំណុចនេះ យើងនឹងមិនលើកយកបញ្ហាធ្វើប្លង់ប្រើប្រាស់ដីធ្លី និងដង់ស៊ីតេមកនិយាយទេ ព្រោះបញ្ហានេះនឹងជាកម្មវត្ថុនៃការសិក្សាឱ្យបានស៊ីជម្រៅជាងនេះទៀតនៅពេលក្រោយ។ ក៏ប៉ុន្តែ មានបញ្ហាធំៗមួយចំនួននឹងអាចលើកយកមកនិយាយជាមុននៅក្នុងការរៀបចំគម្រោងប្លង់គោល ដោយឈរលើដំណោះស្រាយជាគោលការណ៍សមស្របនានា។

៤.៤.១. ភាពបន្ទាន់ក្នុងការកំណត់នូវបណ្តាញលម្អសាធារណៈ

ការអភិវឌ្ឍនគរូបនីយកម្មរាជធានីភ្នំពេញ ត្រូវបានរៀបចំអនុវត្តរហូតមកដល់ត្រឹមចុងទសវត្សរ៍ឆ្នាំ១៩៦០ នៅក្នុងភូមិសាស្ត្រខណ្ឌកណ្តាលក្រុងទាំង៤ ព្រមជាមួយនឹងមានការពង្រីកតាមបណ្តោយផ្លូវនៃច្រកចូលទីក្រុងនៅភាគខាងជើងនិងខាងត្បូង និងទៅកាន់អាកាសយានដ្ឋាននៅភាគខាងលិច។ ដោយការអភិវឌ្ឍទីក្រុងស្ទើរគ្មានសកម្មភាពអស់រយៈពេលជាងដប់ឆ្នាំ នៅពេលដែលប្រទេសជួបវិបត្តិសង្គ្រាមស៊ីវិលនិងអសន្តិសុខ(ពី១៩៧០-១៩៧៩) រួមទាំងការហ៊ុមព័ទ្ធសេដ្ឋកិច្ចនៅទសវត្សរ៍ឆ្នាំ១៩៨០ ហើយបន្ទាប់មកការវិវឌ្ឍដោយខ្លួនឯងតាមរយៈការវិនិយោគដែលគ្មានផែនការច្បាស់លាស់បានកើនឡើងជាបន្តបន្ទាប់។ ទាំងអស់នេះអាចនឹងនាំឱ្យមាននូវហានិភ័យទាក់ទងនឹងការគ្រប់គ្រងប្រព័ន្ធធារាសាស្ត្រ និងបញ្ហាការបង្កើតបណ្តាញហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុងនាពេលអនាគត។ ដូច្នេះហើយដោយមិនរង់ចាំការអនុម័តនូវគម្រោងប្លង់គោលថ្មីជាផ្លូវការ សាលារាជធានីចាំបាច់ត្រូវតែរកឱ្យឃើញនូវកុងសង់ស៊ីសមួយសម្រាប់រៀបចំបណ្តាញនៃលម្អសាធារណៈ ដោយត្រូវតែរក្សាទុកដីធ្លីដើម្បីធានាឱ្យបាននូវការរៀបចំអភិវឌ្ឍនគរូបនីយកម្មរាជធានីភ្នំពេញមួយឱ្យស្រស់បំព្រង។ បណ្តាញនេះគឺជាការបញ្ចូលគ្នារវាងបណ្តាញផ្លូវសំខាន់ៗ និងបណ្តាញណែនាំបៃតងនិងណែនាំខៀវ ជាអាទិ៍បឹងនិងប្រឡាយនានាដែលត្រូវថែរក្សាទុក (រូបភាពទី១១នៃឯកសារឧបសម្ព័ន្ធ)។

៤.៤.២. បណ្តាញផ្លូវតាមកម្រិតថ្នាក់

គំនូសបណ្តាញផ្លូវមេមានបួនកម្រិតត្រូវបានស្នើឡើង។ កម្រិតទីមួយ គឺផ្លូវមានទំហំទទឹង៦០ម៉ែត្រ កម្រិតទីពីរមានទទឹង៤៥ម៉ែត្រ កម្រិតទីបី មានទទឹង៣០ម៉ែត្រ និងកម្រិតទីបួន ២០ម៉ែត្រ។ បណ្តាញផ្លូវទាំងនេះសម្រាប់បម្រើការតភ្ជាប់ រវាងរាជធានីទៅខេត្តនិងទីក្រុងរណបខ្សែក្រវាត់ក្រុង ដើម្បីបង្វែរចរាចរណ៍មិនឱ្យឆ្លងកាត់ទឹកកណ្តាលក្រុង និងដើម្បីការភ្ជាប់ទំនាក់ទំនងទៅតំបន់ជំនាន់។

៤.៤.៣. បណ្តាញណែនាំបៃតង(សួននិងដើមឈើ)និងណែនាំខៀវ(ទឹក)

ជាការចាំបាច់ក្នុងការកំណត់នូវបណ្តាញមួយទៀត គឺបណ្តាញផ្ទៃទឹកដែលត្រូវអភិវឌ្ឍន៍ ដើម្បីអាចឱ្យមានដំណើរការល្អមួយនៃប្រព័ន្ធធារាសាស្ត្ររាជធានីភ្នំពេញ និងអាចការពារបានជាអតិបរមានូវហានិភ័យនៃគ្រោះទឹកជំនន់ជាអាទិ៍ អាចធ្វើការស្តុកទុកជាបណ្តោះអាសន្ន



ទាំងឡាយ។ នេះគឺជាលក្ខខណ្ឌសំខាន់ៗដែលត្រូវតែគោរព ហើយការរៀបចំទំហំនៃផ្ទៃទឹកនេះ ត្រូវបានគណនាដោយហ្មត់ចត់បំផុតតាមដែលអាចធ្វើទៅបាន។ ការកំណត់នូវផ្ទៃបឹង និង បណ្តាញប្រឡាយនានា ដែលត្រូវថែរក្សាទុក និងអាចឱ្យយើងរៀបចំផងដែរនូវក្របខ័ណ្ឌនៃការ រៀបចំអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយគុណភាពខ្ពស់ដើម្បីការអភិវឌ្ឍរាជធានីភ្នំពេញ។ **បណ្តាញណែនាំ** នេះត្រូវអមដោយ **បណ្តាញណែនាំបែក** (រូបភាពទី១២នៃឯកសារឧបសម្ព័ន្ធ) ដែលមួយផ្នែកជា តំបន់លាតសន្ធឹងរបស់បឹងនានានៅរដូវវស្សា ហើយដែលត្រូវប្រើប្រាស់ជាតំបន់ណែនាំបែក លាតសន្ធឹងនៅរដូវប្រាំងដែលមានអាកាសធាតុក្តៅ។ តំបន់ភូមិភាគក្រុងត្រូវបានស្នើឡើងដែរ ដែលតំបន់ទាំងនេះ ត្រូវបានកំណត់សម្គាល់ដោយចំណែកដីដែលមានលក្ខណៈជាភូមិបុរាណ ចំណែកដីទាំងនេះមានការលំបាកក្នុងការធ្វើការរៀបចំនានា ហើយដោយសារតែមានវត្តមាន នៃដើមឈើយ៉ាងច្រើន។ ចំណែកដីទាំងនេះត្រូវបានចាត់ទុកទៅក្នុងបណ្តាញណែនាំបែកផង ដែរ។ គោលការណ៍ដែលត្រូវបានស្នើឡើងនេះនឹងកាត់បន្ថយនូវការរៀបចំនានានៅក្នុងតំបន់ ដែលមានដងស៊ីតេទាប (សង្កាត់ភូមិត្រីនានា) ហើយការរក្សាទុកនូវតំបន់ណែនាំបែកនឹងធ្វើ ឡើងជាអតិបរមានៅទីនោះ ដូចនេះបណ្តាញណែនាំបែក និងណែនាំខ្សែ ធានានូវមុខងារយ៉ាង ច្រើន : សន្តិសុខធារាសាស្ត្រ ការរក្សាទុកនូវភាពបន្តគ្នានៃទីក្រុង និងការរក្សាទុកនូវតំបន់ដែល ជ្រាបទឹក ការកំណត់រចនាសម្ព័ន្ធទេសភាពក្រុង ការទទួលបានកន្លែងលម្អៃកាយ និងចរាចរណ៍ សុវត្ថិភាព ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនៃគុណភាពដែនដីក្រុងការលើកតម្កើងតម្លៃដីធ្លី។

៤.៤.៤. ការបម្រុងទុកនូវប៉ូលអភិវឌ្ឍន៍បន្ទាប់នានាក្នុងកម្រិតទីប្រជុំជនក្រុង

សម្រាប់ពេលបច្ចុប្បន្ននេះ សារៈសំខាន់នៃមុខងារកណ្តាលនិងសេវាកម្មនានាក្នុងកម្រិត ទីក្រុងធំគឺប្រមូលផ្តុំនៅក្នុងខណ្ឌកណ្តាលក្រុងទាំងបួន។ នៅព្រំប្រទល់ខាងត្បូងរាជធានីភ្នំពេញ និងនៅក្នុងខេត្តកណ្តាល តាខ្មៅគឺជាច្រកចូលផ្នែកខាងត្បូងនៃទីប្រជុំជនក្រុង ហើយក៏ជាប៉ូល ប្រមូលផ្តុំបន្ទាប់មួយរបស់ភ្នំពេញ ដែលយើងត្រូវតែពង្រឹងដើម្បីបម្រើសេវានៅផ្នែកខាងត្បូងនៃ ទីប្រជុំជនក្រុង ។

នៅក្នុងក្របខ័ណ្ឌនៃប្លង់គោល គួរតែបានគ្រោងធ្វើរចនាសម្ព័ន្ធនៃប៉ូលប្រមូលផ្តុំបន្ទាប់ក្នុង កម្រិតទីប្រជុំជនក្រុងយ៉ាងហោចណាស់ចំនួនបួន មួយនៅចន្លោះស្ថានីយរថភ្លើងថ្មីដែលត្រូវបាន ស្នើឱ្យសាងសង់ឡើងនៅផ្នែកច្រកចូលខាងលិចនិងតំបន់អាកាសយានដ្ឋាន ប៉ូលប្រមូលផ្តុំបន្ទាប់ មួយទៀត អាចនឹងត្រូវបានគ្រោងធ្វើឡើងនៅផ្នែកច្រកចូលខាងជើងនៃទីប្រជុំជនក្រុង ដែលនៅ ទីនោះការវិវត្តន៍គរុបនីយកម្មជាខ្សែបន្ទាត់នៅតាមបណ្តោយទន្លេ នឹងមានកាន់តែច្រើននៅជុំវិញ បឹងខាងជើង។

ការរៀបចំបែកខាងត្បូងនៃតំបន់ចតុមុខ ជាមួយនឹងទំនប់ការពារនៅច្រកចូលទន្លេបាសាក់ ច្បារអំពៅនិងផ្តល់នូវឱកាសក្នុងការកសាងប៉ូលសេវាកម្មថ្មីមួយទៀតសម្រាប់តំបន់គរុបនីយកម្ម ធំៗនាពេលអនាគត។



^១ សូមអានរបាយការណ៍បេសកកម្មរបស់លោក ប៉ូល ម៉ាតតាំង ទ្រីកូ (P.M Tricaod) ស្តាប់ត្រូវអ្នករៀបចំទេសចរណ៍

ការរៀបចំទីក្រុងអូឡាំពិកនៅផ្នែកខាងជើង ដែលនឹងមានការស្ថាបនាបន្ថែមនូវពហុកីឡដ្ឋាន សម្រាប់ល្បែងកីឡាអាស៊ាននាពេលខាងមុខរួមជាមួយការអភិវឌ្ឍចម្រុះ និងបានធ្វើឱ្យកើតចេញ ជាប៉ូលបន្ទាប់រណបឱ្យរាជធានីភ្នំពេញ។

ជាទីបញ្ចប់ ការអភិវឌ្ឍដែលកំពុងតែមានដំណើរការនៅតំបន់ដោយក្រុងប៉ែកនិរតី បង្ហាញ អំពីហេតុផលនៃការអភិវឌ្ឍមជ្ឈមណ្ឌលសេវាកម្មមួយ ដែលនឹងអាចមានការអភិវឌ្ឍនៅតាម បណ្តោយបឹងក្រពើនៅចំណុចប្រសព្វរវាងច្រកចូលថ្មីរបស់ទីក្រុងនៅខាងត្បូងនិងផ្លូវចោមចៅ។

៤.៤.៥. ភាពចាំបាច់នៃប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនរួម

បញ្ហានៃការកកស្ទះដែលកាន់តែកើនឡើងនៃការធ្វើចរាចរណ៍នៅក្នុងទីប្រជុំជនក្រុង ដែលទំហំចំណាតយានយន្តបានកើនឡើងទ្វេដងក្នុងអំឡុងពេលដប់ឆ្នាំ តម្រូវឱ្យមានការគិតពិចារ ណាឡើងវិញដល់ដំណោះស្រាយដែលត្រូវលើកឡើងក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូនរួម។

ជម្រើសមួយដែលបានបញ្ជាក់ខាងលើរួចមកហើយ ក្នុងចំណោមជម្រើសដែលបានស្នើ ឡើងនានា គឺការប្រើប្រាស់នូវផ្លូវដែកដែលមានស្រាប់ទាំងឡាយដើម្បីឱ្យថភ្លើងក្នុងក្រុងអាចធ្វើ ចរាចរណ៍បាន។ ប្រព័ន្ធនេះនឹងបង្កើតឱ្យមានចំណាតរថភ្លើងសម្រាប់ភាគខាងលិច និងខាងជើង នៃទីប្រជុំជនក្រុង។ ប្រព័ន្ធនេះនឹងត្រូវបំពេញបន្ថែមដោយប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនរួមមួយទៀត (រថយន្ត ក្រុងឬរថភ្លើងត្រាំវ៉េ) ដែលនឹងត្រូវកំណត់ពេលក្រោយដែលតភ្ជាប់ទឹកណ្តាលក្រុងឆ្ពោះទៅទីក្រុង តាខ្មៅនៅភាគខាងត្បូង។

ការប្រើប្រាស់ទន្លេគឺជាជំហរសម្រាប់សម្រួលការដឹកជញ្ជូនក្នុងក្រុង និងត្រូវគ្រោងធ្វើឡើង ដើម្បីសម្រាលដល់ផ្លូវថ្នល់ទាំងឡាយ ក៏ប៉ុន្តែសមត្ថភាពរបស់វានឹងនៅមានកម្រិតនៅឡើយ។

៤.៥. បេតិកភណ្ឌតំបន់ពិសេសនានានិងទេសភាពរបស់ទីក្រុង

៤.៥.១. តើត្រូវយកគំរូអភិវឌ្ឍន៍មួយណាសម្រាប់រាជធានីភ្នំពេញ?

នៅពេលដែលទីក្រុងធំៗនៅអាស៊ីបានបាត់បង់អត្តសញ្ញាណ និងក្របខ័ណ្ឌជីវិតរបស់ពួក គេក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានទសវត្សរ៍ចុងក្រោយនេះ ដំណើរប្រែប្រួលនៃប្រវត្តិសាស្ត្ររាជធានីភ្នំពេញ បានធ្វើឱ្យទីក្រុងនេះក្លាយជាបេតិកភណ្ឌស្ថាបត្យកម្ម ដែលមានគុណភាពទទួលស្គាល់ដោយ សម្រស់និងអត្តសញ្ញាណរបស់ខ្លួន រហូតមកដល់បច្ចុប្បន្ននេះ នៅក្នុងទស្សនៈនេះ រាជធានីភ្នំពេញ មានគុណភាពនគរូបនីយកម្មដែលមិនចាញ់ទីក្រុងហាណូយឬហូជីមិញទេ។ គុណសម្បត្តិដ៏វិសេស វិសាលរបស់ខ្លួនឯងផ្ទាល់ដែលត្រូវរក្សាជាពិសេសដាច់ដោយឡែករបស់ខ្លួន និងដែលត្រូវពង្រឹង ភាពទាក់ទាញរបស់ខ្លួនជាអាទិ៍ ការទាក់ទាញផ្នែកទេសចរណ៍ជាមួយនឹងរូបភាពជាទីក្រុងសួន- ច្បារ មានចរិតបម្រើឲ្យសេចក្តីត្រូវការរបស់មនុស្សជាតិ ហើយបានសម្រេចនូវការការពារភាព ស្រស់ស្រាយនៃជីវិតទីក្រុង។ នៅក្នុងន័យនេះ នយោបាយសមស្របមួយក្នុងការការពារនិង

^{១១} ចំណាតយានយន្តមានទំហំសម្រាប់៦៨០០០០ យានយន្តគ្រឿង ស្នើនឹងមានយន្តមួយសម្រាប់ប្រជាជនពីរនាក់ ចំណាតយានយន្ត ១៦០០០០ ប្រទេសកម្ពុជា។ ចំណាតយានយន្តនេះអាចផ្ទុកទោចក្រយានបានចំនួន៤៨០ ០០០រថយន្តក្រុងពុទ្ធច រថយន្តក្រុងពុទ្ធច ១៦០០០០ រថយន្តធំធូង និងរថយន្តក្រុង៣០ ០០០។



លើកតម្កើងបេតិកភណ្ឌស្ថាបត្យកម្មការពារនិងលើកតម្កើងគុណភាពទេសភាព គួរត្រូវតែបានកំណត់។

ដូច្នេះ សំណួរដែលត្រូវលើកឡើងនៅទីនេះគឺជាតើភ្នំពេញត្រូវជ្រើសយករបៀបអភិវឌ្ឍន៍តាមបែបណា ដើម្បីកុំឱ្យរងនូវភាពអវិជ្ជមានដែលបណ្តាលពីការអភិវឌ្ឍនេះ។ ដោយសំអាងលើប្រព័ន្ធប្រវត្តិសាស្ត្រទីក្រុង គុណសម្បត្តិនិងសក្តានុពលរបស់ខ្លួន តើរាជធានីភ្នំពេញអាចកំណត់នូវរបៀបអភិវឌ្ឍន៍ពិសេសមួយ ដែលចេញពីក្របខ័ណ្ឌអភិរក្សទីក្រុងមួយប្រកបដោយគុណភាពឱ្យទៅជាការទទួលយកទំនើបនីយកម្ម?

៤.៥.២. ការលើកតម្កើងតំបន់ចតុមុខ

តំបន់ចតុមុខគឺជាតំបន់វិសេសវិសាលណាស់ ហើយគុណភាពនៃការអភិវឌ្ឍនានាក្នុងតំបន់នេះគឺជាលទ្ធផលរំពឹងទុកដ៏សំខាន់សម្រាប់រូបភាពរបស់ទីក្រុង។ ចំណុចចុងដោយចង្វាដែលជាតំបន់ឯកសិទ្ធិបំផុតនៅទល់មុខនឹងព្រះបរមរាជវាំង នឹងត្រូវតែរៀបចំការអភិវឌ្ឍដែលស្របនឹងការអភិរក្ស ពោលគឺជាគម្រោងពិសេសដែលមានភាពសុខដុមរមនាជាមួយរមណីយដ្ឋានវត្តភ្នំនិងព្រះរាជវាំង។

ច្រកចូលនៃទន្លេបាសាក់គឺជាតំបន់មានហានិភ័យធំៗ ដែលទាមទារឱ្យមានការរៀបចំសំខាន់ៗ និងមានតម្លៃខ្ពស់សម្រាប់ធ្វើឱ្យមានស្ថិរភាពនៅតំបន់នេះ។ ការចាក់ដីលុបដែលបានធ្វើឡើងនៅដើមទសវត្សរ៍ឆ្នាំ១៩៦០នៅទីកន្លែងសណ្ឋាគារកាំបូឌីយ៉ាណាស្វែ បានជំរុញចលនាច្រាំងទន្លេជាង១គីឡូម៉ែត្រឆ្ពោះទៅទិសខាងកើតក្នុងរយៈពេល៤០ឆ្នាំ។ ការវិវត្តថ្មីៗនៃច្រាំងខាងកើតរបស់ច្រកចូលទន្លេបាសាក់ គឺជាការពង្រីកដីទំហំជាង១០០ម៉ែត្រឆ្ពោះទៅទិសខាងកើតនៅចន្លោះឆ្នាំ១៩៩៣ ដល់ឆ្នាំ២០០១ បន្តពីកន្លែងដែលមានការសាងសង់ទំនប់ សួនច្បារសម្តេចហ៊ុនសែន ដែលបណ្តាលឱ្យមានបាក់ដីយ៉ាងខ្លាំង ហើយបាននាំយកទៅបាត់នូវផ្ទះសំបែងនានានិងវត្តមួយផងនៅត្រើយខាងកើតទន្លេបាសាក់ (រូបភាពទី១៣នៃឯកសារឧបសម្ព័ន្ធ)។ ការវិវត្តរបៀបនេះនឹងនាំឱ្យមានការបិទច្រកទន្លេបាសាក់បន្តិចម្តងៗ ដែលនាំឱ្យខូចប្រយោជន៍ដល់កសិកម្មខាងក្រោមនៃទន្លេ។ ដូច្នេះ ទាមទារជាចាំបាច់នូវការស្ថាបនាច្រាំងទន្លេរឹងមាំនិងការស្តារជាប្រចាំនូវកំណកដីបាតទន្លេ ពិសេសតំបន់ចតុមុខ។

តាមកម្រិតនិងចម្ងាយឆ្ងាយល្មមពីមជ្ឈមណ្ឌលប្រវត្តិសាស្ត្រចំណុចចុងនៃច្បារអំពៅអាចទទួលបានក្នុងរយៈពេលមធ្យមនូវការធ្វើការរៀបចំជានិមិត្តរូប សម្រាប់ប្រទេសកម្ពុជានាពេលអនាគត។ មហិច្ឆតានិងកម្រិតនៃកិច្ចប្រតិបត្តិការនេះ នឹងអាចទទួលបានបន្តកន្លះបញ្ជាបច្ចេកទេសសំខាន់ៗនានាដែលមាននៅក្នុងការរៀបចំតំបន់នេះ ដែលជាតំបន់ប្រឈមមុខនឹងអានុភាពរបស់ទន្លេ។ តំបន់នេះនឹងធានាអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយគុណភាពខ្ពស់សម្រាប់ទទួលបាននូវអគារខ្ពស់ៗនានា។

នៅខាងកើតទល់មុខនឹងតំបន់នេះ គឺតំបន់អរិយក្សត្រនិងត្រូវរក្សាទុកនៅក្នុងមុខងារចំនួន១០ឆ្នាំទៅមុខទៀត ជាលក្ខណៈភូមិនិរន្តរ៍និងទេសភាពដូចនឹងការបម្រុងទុកនៃនគរវប្បធម៌សម្រាប់កំណត់នៅពេលក្រោយ នៅក្នុងគម្រោងប្លង់គោលបន្ទាប់មកទៀត។ ក៏ប៉ុន្តែក្នុងពេលនេះ...



និមិត្តរូបសំខាន់ៗដូចជាវត្តអារាម ឬបូជនីយដ្ឋានដែលអាចមើលឃើញពីអំក្សសួនច្បារសម្តេច ហ៊ុនសែន និងអាចរក្សាបាននូវគុណភាពទេសភាព ហើយនិងអាចគ្រោងសម្រាប់ការពង្រីក ទីក្រុងនាពេលអនាគត។ ជាទូទៅ ការលើកតម្កើងតម្លៃតំបន់ចតុមុខគួរតែបង្កើតឱ្យមានការ ប្រឡងប្រជែងនគរូបនីយកម្មជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ ដើម្បីទាក់ទាញអ្នករៀបចំក្រុងដ៏ល្បីៗ បំផុតនៅលើពិភពលោកឱ្យមកចូលរួមប្រកួតប្រជែងចូលរួមសិក្សា។

៤.៥.៣. ការលើកតម្កើងការអភិវឌ្ឍតំបន់បឹងកក់

ទីតាំងសាធារណៈថ្មីៗ អគារការិយាល័យ និងពាណិជ្ជកម្មទំនើបៗនឹងអាចលើកតម្កើង តំបន់នេះ ដោយអាចបើកចំហដល់សាធារណជនអាចបង្កើតតំបន់កណ្តាលក្រុងថ្មី និងបង្កើត កាលានុវត្តភាពនៃការធ្វើវិនិយោគទុនថ្មីៗដែលមានលម្អលើកទូលាយច្រើន។

គម្រោងរបស់សាលារាជធានីក្នុងការរៀបចំបឹងកក់ គម្រូវឱ្យមានការថែរក្សានៃទីតាំង ស្ថានីយរថភ្លើងចាស់ ដែលជាសំណង់បេតិកភណ្ឌ និងគម្រូវឱ្យមានការតភ្ជាប់ឡើងវិញនូវ បណ្តាញផ្លូវដែលតភ្ជាប់តំបន់ខាងលិច និងខាងជើងមកតំបន់ទីក្រុងចាស់ផ្នែកខាងត្បូង និង ខាងកើតនៃបឹងកក់នេះ ផ្លូវថ្មីៗ និងទីតាំងសាធារណៈនានាដែលបន្តពីទីលាននៅមុខស្ថានីយ រថភ្លើងឆ្ពោះទៅខាងលិចនៅទល់មុខទីស្តីការគណៈរដ្ឋមន្ត្រីសព្វថ្ងៃ។ ការបន្តពីផ្ទៃពណ៌បៃតង ដែល មានទំនាក់ទំនងរវាងពហុកីឡដ្ឋានអូឡាំពិក និងបឹងកក់ គឺជាទឹកដីថ្មីៗផងដែរដែល បន្តបង្ក អភិវឌ្ឍន៍ជាប្រវត្តិសាស្ត្ររបស់រាជធានី ហើយផ្លូវទាំងនេះនឹងរៀបសម្រាប់ទទួលនូវសកម្មភាព កម្សាន្តទាំងឡាយ (មជ្ឈមណ្ឌលវប្បធម៌ និងតាំងពិព័រណ៍ រោងភាពយន្ត សាល មហោស្រព បណ្ណាល័យសោតទស្សន៍) ទទួលនូវសកម្មភាពប្រើប្រាស់ទាំងឡាយ (មជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្ម ភោជនីយដ្ឋាន សណ្ឋាគារ) និងទទួលសេវាកម្មនានា (ការិយាល័យរដ្ឋបាលនានា)។

៤.៥.៤. ការលើកតម្កើងបឹងនានានៅភាគខាងជើង

បឹងនៅភាគខាងជើង (បឹងតាមោតនិងបណ្តាញរបស់វា) នៃរាជធានីភ្នំពេញគឺជាសេចក្តី ប្រាថ្នានៃការរៀបចំនគរូបនីយកម្ម បឹងទាំងនេះបង្ហាញនូវឱកាសតែមួយគត់សម្រាប់បង្កើតនូវទី តាំងនគរូបនីយកម្មថ្មីមួយដើម្បីធ្វើការពង្រីកទីក្រុងប្រកបដោយគុណភាពខ្ពស់ ដែលរាជធានីត្រូវ តែមាន ដើម្បីទទួលនូវស្តង់ដារលំនៅឋាន និងតំបន់កណ្តាលក្រុងថ្មីៗ។

ការថែរក្សាទុកនូវបឹងទាំងអស់នេះ គឺមានសារៈសំខាន់ណាស់សម្រាប់ការបង្ហូរទឹកពីទី តាំងនគរូបនីយកម្មដែលបានគ្រោងទុកនៅខាងជើងទំនប់កប់ស្រូវនិងទន្លេសាប។ ការធ្វើឱ្យថយ សមត្ថភាពប្រាបទឹកនូវផ្ទៃដីទាំងឡាយបន្តិចម្តងៗ នឹងនាំឱ្យមានការលំបាកកាន់តែខ្លាំងក្នុងការ គ្រប់គ្រងជំនន់ដោយទឹកភ្លៀងធំៗ។

ការការពារនិងការលើកតម្កើងបឹងនានា ដែលតភ្ជាប់ទៅនឹងប្រឡាយដ៏ធំនានាក្នុងខណ្ឌ ឫស្សីកែវនិងខណ្ឌសែនសុខ នឹងក្លាយទៅជាជំនួយដ៏មានសារៈសំខាន់សម្រាប់ការការពារទីក្រុង អភិវឌ្ឍប្រកបដោយគុណភាព ដោយរាប់បញ្ចូលផងដែរនូវគម្រោងដែលអាចមានសារៈសំខាន់ៗ ជុំវិញនៃមាត់បឹង។



ការអភិវឌ្ឍទាំងឡាយនេះ តម្រូវឱ្យមានការបង្កើតឡើងនូវអាងទទួលទឹកដែលប្រើប្រាស់ រួចហើយដែលនឹងត្រូវបង្ហូរទឹកកខ្វក់ទាំងនេះចេញពីតំបន់ជាយក្រុងខាងជើងទៅកាន់អាងចម្រោះ ទឹកកខ្វក់បឹងជើងឯកនៃតំបន់ជាយក្រុងខាងត្បូង ដើម្បីចៀសវាងការបំពុលបរិស្ថានទន្លេសាប ដែលជាទីតាំងបរិស្ថាននិងសេដ្ឋកិច្ច(ទេសចរណ៍ការនេសាទ) ដ៏សំខាន់មួយរបស់ប្រទេសកម្ពុជា។

៤.៥.៥. ការរៀបចំផ្ទៃអាងចម្រោះទឹកកខ្វក់ខាងត្បូងក្រុង(បឹងជើងឯក)

ការសម្អាតទឹកកខ្វក់របស់រាជធានីភ្នំពេញនៅក្នុងបឹងនៃតំបន់ជាយក្រុងខាងត្បូង(ជើងឯក) គឺសម្រាប់បន្សុទ្ធទឹកកខ្វក់របស់ទីក្រុងតាមរយៈការធ្វើអាងសម្អាតជាបន្តបន្ទាប់ និងខុសៗគ្នា (ការ ចម្រោះទឹក-អាងទឹក សម្រាប់ដំណាំមិនត្រូវការខ្យល់-អាងទឹកសម្រាប់ដំណាំធំៗ ការដាំដំណាំនានា និងការចិញ្ចឹមត្រី)មុននឹងបញ្ចេញទៅក្នុងមជ្ឈដ្ឋានធម្មជាតិ។ ការបន្សុទ្ធនេះតម្រូវឱ្យមានការរៀបចំ ទុកផ្ទៃបឹងទំហំ៥២០ហិកតា (ប្រហាក់ប្រហែលនឹង២ម៉ែត្រក្រឡាសម្រាប់ប្រជាជនម្នាក់ និងតំបន់ ការពារនៅជុំវិញបឹង)។

៤.៥.៦. ការរៀបចំទីតាំងទីលានចាក់សំរាម

ការកើនឡើងនូវសំរាមជារៀងរាល់ឆ្នាំ បរិមាណសំរាមអាចនឹងមានចំនួន២០០០តោនក្នុង មួយថ្ងៃត្រឹមឆ្នាំ២០១៥។ ជាមួយគ្នានេះ គេអាចប៉ាន់ប្រមាណថា សមត្ថភាពទីលានចាក់សំរាម ដង្កោមានសមត្ថភាពត្រឹមឆ្នាំ២០១៧។ ចាប់ពីក្រោយឆ្នាំ២០១៧យ៉ាងយូរ ទាមទារឲ្យមានការរក ទីលានចាក់សំរាមថ្មី បើអាចឆ្ងាយពីទីប្រជុំជនកាន់តែប្រសើរ ដើម្បីអាចបន្ថយនូវការបំពុលឬ ត្រូវជំរុញឲ្យមានការអភិវឌ្ឍរោងចក្រផលិតអគ្គិសនីពីហាមពលសំរាម ឬដោយមធ្យោបាយទាំង ពីរយ៉ាង ទាំងការសាងសង់រោងចក្រ និងការសាងសង់រោងចក្រផលិតអគ្គិសនី។ ថែមលើនេះ ទៀត ដើម្បីលើកកម្ពស់បរិស្ថាន ភាពអនុគ្រោះលើការទិញអគ្គិសនីពីរោងចក្រដែលដើរដោយ ហាមពលសំរាម គួរបានពិចារណាជាអាទិភាព។

៤.៥.៧. ការបង្កើតលក្ខខណ្ឌចាំបាច់សម្រាប់ទទួលអគារខ្ពស់ៗ

ការសាងសង់អគារខ្ពស់ៗនៅរាជធានីភ្នំពេញ គឺជាប្រធានបទដ៏រសើបមួយ តាមពិតទៅ ទីក្រុង មានកម្ពស់កើនឡើងតាំងពីច្រើនឆ្នាំមកហើយ យោងទៅតាមការវិវត្តនៃដង់ស៊ីតេ។ កំណើនសេដ្ឋកិច្ចរបស់រាជធានីភ្នំពេញ ដែលក្នុងនោះមានអ្នកធ្វើវិនិយោគទុនបានចូលរួមផងដែរ នឹងត្រូវបង្ខំឱ្យមាន ទោះយូរឬឆាប់នូវការសាងសង់អគារខ្ពស់ៗនានា។ បញ្ហាមិនមែនបដិសេធ ការសាងសង់អគារខ្ពស់ៗនោះទេ ក៏ប៉ុន្តែគឺធ្វើយ៉ាងណារៀបចំទីតាំងរបស់វាឱ្យឆ្លើយតបទៅនឹង សេចក្តីត្រូវការរបស់អ្នកធ្វើវិនិយោគទុន តែជំរុញនូវគុណសម្បត្តិនៃទេសភាពនគរប្រទេសកម្ពុជា មិនត្រូវឱ្យការសាងសង់អគារខ្ពស់ៗ ដែលធ្វើឱ្យធ្លាក់តម្លៃទឹកណ្តាលក្រុង ធ្វើឱ្យប៉ះពាល់ដល់ របស់ទេសភាពទីក្រុង ឬស្ថានភាពនៃការធ្វើចរាចរណ៍នានានោះទេ។ តំបន់កំណែសម្រួលប្រវត្តិសាស្ត្រតាំងពីមុនមកមិនបានរៀបចំនូវរចនាសម្ព័ន្ធសម្រាប់ទទួលអគារខ្ពស់ៗ។



បានរៀបចំឱ្យមានផ្លូវចង្អៀត ទំហំដ៏ឡូត៍តូចៗ ការលំបាកទាំងឡាយដែលជួបប្រទះរបស់ទីក្រុង នានានៅក្នុងតំបន់ក្នុងការគ្រប់គ្រងការធ្វើចរាចរណ៍ជាអាទិ៍ដោយសារតែការសាងសង់នៃអគារ ខ្ពស់ៗនៅក្នុងតំបន់កណ្តាលក្រុងជាប្រវត្តិសាស្ត្រដែលគួរជំរុញឱ្យមានការបង្វែរ ឬស្នើឡើងនូវ ទីតាំងផ្សេងទៀត ដែលសមរម្យជាងនេះ។

ការបង្កើនសេដ្ឋកិច្ចរាជធានីភ្នំពេញទាំងលើផែនការទេសចរណ៍ និងការបោះទីតាំងរបស់ ក្រុមហ៊ុនសហគ្រាសនានាចាំបាច់ត្រូវតែរក្សានូវគុណភាពទេសភាព នៃតំបន់កណ្តាលក្រុងជា ប្រវត្តិសាស្ត្រជាអាទិ៍ នៅជុំវិញផ្សារធំថ្មី ជុំវិញវត្តភ្នំ និងព្រះបរមរាជវាំង។

ដូចគ្នានេះដែរនៅក្នុងករណី ដែលអគារខ្ពស់ៗនានាមិនធ្វើឱ្យអន្តរាយដល់ទេសភាពទី ក្រុងការសាងសង់អគារខ្ពស់ៗនានា នឹងអាចត្រូវបានគ្រោងធ្វើឡើងនៅក្នុងផ្នែកមួយចំនួននៃទី ប្រជុំជនក្រុងហើយថែមទាំងអាចជាសេវាសម្រាប់សមាសភាព នគរូបនីយកម្ម ការកំណត់ផ្លូវចូល ទីក្រុងនៅខាងជើងទូលគោក ឬនៅខាងប៉ែកនិរតី (បឹងក្រពើ)ការរក្សាទុកនូវស្ថាបត្យកម្មដាច់ៗគ្នា ដែលអាចឱ្យមានផ្លូវចូលសាធារណៈទៅកាន់ច្រាំងទន្លេ (ច្បារអំពៅ) ឬបឹង (បឹងពោធិ៍ពាយ បឹងកក់...)។

៤.៥.៨- នយោបាយលំនៅឋានដីធ្លីនិងអចលនវត្ថុ

កំណើនប្រជាជនរាជធានីភ្នំពេញមានប្រហែល ៤០ ០០០នាក់ ក្នុងមួយឆ្នាំ ជាល្បឿនកំណើន មួយប្រហែលគ្នានឹងល្បឿននៃកំណើនមុនសង្គ្រាមដែរ។ គោលនយោបាយកសិកម្មមួយមុខមិន អាចកាត់បន្ថយបាននូវការធ្វើចំណាកស្រុកពីទីជនបទមកទីក្រុងបានទេ(កំណើនប្រជាជននៅ ប្រទេសកម្ពុជាគឺ ១,៥%ក្នុងមួយឆ្នាំ ហើយកំណើនផ្ទៃដីកសិកម្មគឺស្មើ ០,៥ក្នុង១ឆ្នាំ) ហើយទីក្រុង បន្ទាប់នានាស្របយក ១/៣នៃប្រជាជនធ្វើបម្លាស់ទីអន្តរតំបន់ ហើយក្នុងនោះមាន២០% មក រាជធានីភ្នំពេញ។ គោលនយោបាយជាតិស្តីពីលំនៅឋាន នឹងរួមចំណែកដល់ការដោះស្រាយ សំណង់បណ្តោះអាសន្ននានាដោយសុច្ឆន្ទៈ ក្នុងការលើកតម្កើងឡើងវិញនូវតំបន់កណ្តាលក្រុង នៃរាជធានីផង និងដើម្បីផ្តល់នូវលក្ខខណ្ឌជីវិត ដ៏ប្រសើរដល់ប្រជាជនក្រីក្រទាំងឡាយផង។ សកម្មភាពនៃការផ្តល់ទីតាំងថ្មី ដល់អ្នករស់នៅក្នុងសំណង់អនាធិបតេយ្យទាំងឡាយ (១៩៩៨- ២០០២)បានធ្វើបម្លាស់ទីប្រជាជនជាង១០ ០០០គ្រួសារពីកណ្តាលក្រុងទៅកាន់ដោយក្រុងជាមួយ នឹងបទពិសោធ ដែលទោះជាបានរៀបចំនិងព្រមព្រៀងគ្នាយ៉ាងល្អក៏ដោយ ក៏ការធ្វើបម្លាស់ទី ប្រជាជនខ្លះបានជួបប្រទះនូវការលំបាកមួយចំនួន ដោយសារវាបានបង្កើតឱ្យមាននូវចលនាវិល ទៅរកតំបន់អនាធិបតេយ្យនៅកណ្តាលក្រុងរបស់ខ្លួនវិញ ក្រោមកិច្ចលូកដៃរបស់អង្គការមិន មែនរដ្ឋាភិបាលមួយចំនួន។ ដូច្នេះ វាបានបំផ្លាញចោលមួយផ្នែកនូវកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងនានាដែល បានធ្វើក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយនេះ ជាអាទិ៍ទាក់ទងនឹងការកសាងនីតិរដ្ឋ ដោយការកសាង ហើយការកាន់កាប់ទឹកដីដោយភាពមិនស្របច្បាប់ ហាក់បីដូចជាបានក្លាយទៅជាមធ្យោបាយ មួយសម្រាប់ទាក់ទាញឱ្យមានការចូលក្នុងក្រុងដោយប្រជាជនក្រីក្រ។ បច្ចុប្បន្ន រដ្ឋាភិបាល គោលនយោបាយអភិវឌ្ឍសហគមន៍បណ្តោះអាសន្នចំនួន១០០ក្នុងមួយឆ្នាំ និងសា...



ស្តីពីការដោះស្រាយសំណង់បណ្តោះអាសន្នលើដីរបស់រដ្ឋ ដែលត្រូវបានទទ្រទ្រានកាន់កាប់ដោយ
ខុសច្បាប់ តាមរាជធានី ទីក្រុង និងទីប្រជុំជន។ នេះជាគោលបំណងដ៏មានមហិច្ឆតាធំណាស់។
ក៏ប៉ុន្តែគោលនយោបាយនេះតែមួយមុខ មិនអាចទប់ស្កាត់នឹងកំណើនល្បឿនរបស់ប្រជាជនចំណូល
ថ្មីដែលជាបញ្ហាស្រួចស្រាលជាងគេបំផុតទេ។ គោលនយោបាយដែលផ្តោតសំខាន់តែទៅលើ
សហគមន៍បណ្តោះអាសន្នដែលមានស្រាប់នេះ គឺមិនមានអនាគតល្អទេដោយវាមិនបាន
ដោះស្រាយនូវបញ្ហាចំណូលថ្មីបន្ថែមនៃប្រជាជនក្រីក្រមានចំនួន ២៥ ០០០ នាក់ក្នុងមួយឆ្នាំ(ជាង
៥ ០០០ គ្រួសារ/ឆ្នាំ) ដែលពួកគេជាប្រជាជនដែលគ្មានផ្ទះសំបែងឬដីធ្លីនោះឡើយ។

តាមពិតទៅ ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវសេវាកម្មនគរូបនីយកម្មនិងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធបាន
ចូលរួមយ៉ាងទូលំទូលាយ ដល់ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវលក្ខខណ្ឌរស់នៅរបស់ប្រជាជនទាំងមូល
ដូចគ្នានេះដែរ ការធ្វើឱ្យមានភាពរឹងមាំនៃទីផ្សារដីធ្លី និងអចលនទ្រព្យដែលយើងបានឃើញ
តាំងពីប៉ុន្មានឆ្នាំមកហើយនោះ កាន់តែបានឆ្លើយតបជាបណ្តើរៗដល់សេចក្តីត្រូវការផ្នែកលំនៅ
ឋានដែលនាំឱ្យមានការកាត់បន្ថយសម្ពាធនៃការបង្កើតសហគមន៍បណ្តោះអាសន្ន។ ក៏ប៉ុន្តែ
ប្រជាជនមួយចំនួនមិនបានទទួលសេវាកម្មទីផ្សារលំនៅឋានជាក់លាក់ទេ។ ការដែលគ្មានការ
ផ្គត់ផ្គង់នូវលំនៅឋានដែលមានតម្លៃថោកនៅលើទីផ្សារលំនៅឋានដែលមានបរិក្ខារគ្រប់គ្រាន់និង
ជាក់លាក់ ឬការខ្វះការផ្គត់ផ្គង់នូវដីធ្លីសាងសង់សម្រាប់ប្រជាជនក្រីក្រ គឺជាបញ្ហាដ៏លំបាក
ដោះស្រាយបំផុត។ ការផ្តោតសំខាន់នៃជំនួយអន្តរជាតិទៅលើសហគមន៍បណ្តោះអាសន្នដែល
មានស្រាប់នានា គ្រាន់តែអាចដោះស្រាយបញ្ហាក្នុងរយៈពេលខ្លីប៉ុណ្ណោះ ប្រហែលជាត្រូវជំរុញ
នូវគំនិតដែលថាមធ្យោបាយតែមួយគត់ដើម្បីចូលទីក្រុងសម្រាប់ប្រជាជនក្រីក្រ គឺភូមិអ្នកក្រនិង
ក្រុងអនាធិបតេយ្យទៅវិញទេ។ ដូច្នេះ ការបង្កើតភូមិអ្នកក្រនៅតែបន្តកើតមានរហូត ហើយថែម
ទាំងរីកចម្រើនថែមទៀតផង ពីព្រោះថាគ្មានដំណោះស្រាយជាចីរភាពណាមួយត្រូវបានធ្វើឡើង
ដោយនយោបាយកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រទេ។

ការតម្រង់ទិសប្រាំចំណុចគួរត្រូវបានយកចិត្តទុកដាក់ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាលំនៅឋាន៖

១- ធ្វើឱ្យទីផ្សារដីធ្លីនិងអចលនទ្រព្យមានលំហូរ ដើម្បីធ្វើការអភិវឌ្ឍការផ្គត់ផ្គង់លំនៅឋាន
នៃក្រុមហ៊ុនឯកជនសម្រាប់ប្រជាជនគ្រប់ស្រទាប់វណ្ណៈ ភ្នាក់ងារសង្កេតទីផ្សារដីនិងអចលនវត្ថុ
មួយជាមួយនឹងការប្រជុំជារៀងរាល់ឆមាសដែលប្រមូលផ្តុំគ្រប់មហាជន និងដៃគូអភិវឌ្ឍពាក់ព័ន្ធ
ត្រូវរៀបចំឡើងដោយសាលារាជធានីភ្នំពេញ ដើម្បីចែកចាយព័ត៌មាននិងសម្រួលដល់សកម្មភាព
របស់វិនិយោគិនទាំងឡាយ។ ភ្នាក់ងារសង្កេតដីធ្លីនេះនឹងត្រូវបំពេញបន្ថែម ដោយការអភិវឌ្ឍ
ប្រព័ន្ធសណ្ឋាគារជាមួយនឹងការប្រាក់ដែលមានភាពទាក់ទាញបំផុត សម្រាប់ឱ្យចំនួនប្រជាជនដ៏
ច្រើនបំផុតអាចបង្វិលទឹកប្រាក់សងវិញបាន។

២- ធ្វើការអភិវឌ្ឍលើការផ្គត់ផ្គង់ផ្នែកដីធ្លីដោយផ្តល់អាទិភាព ដល់ការសាងសង់ហេដ្ឋា
រចនាសម្ព័ន្ធមូលដ្ឋានទាំងឡាយ (ផ្លូវថ្នល់ ទឹកស្អាត ភ្លើងអគ្គិសនី ការបង្ហូរទឹក) ទៅអាស៊ីបូព៌
ដោយក្រុង នានាដែលនឹងអាចទទួលស្រូបយកកំណើនថ្មីនៃប្រជាជនក្រុងចំនួន ៥១% ពីពេលនេះ
រហូតដល់ឆ្នាំ២០៣៥។



៣- ធ្វើការអភិវឌ្ឍដីធ្លីដែលបម្រុងទុកសម្រាប់ប្រជាជនក្រីក្រទាំងឡាយ នៅលើដីឯកជនរបស់រដ្ឋ (សម្បទានដីសង្គមកិច្ច ដីទិញដោយទីភ្នាក់ងារអចលនវត្ថុឯកជននានា) នៅតំបន់ជ្រុងក្រុង ដោយត្រូវបានរៀបចំជាចំណែកដីឡូត៍តូចៗតម្លៃថោកប្រកបដោយសម្ភារៈបរិក្ខារគ្រប់គ្រាន់។

៤- ធ្វើការអភិវឌ្ឍទីផ្សារជួលដែលមានលក្ខណៈសង្គមកិច្ច ជាឯកជននៅតំបន់កណ្តាលក្រុងដោយអ្នកអភិវឌ្ឍឯកជន ដោយមានការគ្រប់គ្រងដង់ស៊ីតេនៃអគារលំនៅឋានបានល្អនៅក្នុងក្រុង ជាគោលនយោបាយមួយដើម្បីជំរុញការថែរក្សា និងស្តារឡើងវិញនូវអគារលំនៅឋានរួមចាស់ៗនានានៃតំបន់កណ្តាលក្រុងប្រវត្តិសាស្ត្រ(ខណ្ឌដូនពេញ) និងដោយសារមានវិធានការក្នុងការជំរុញវិស័យនេះ (មិនមានពន្ធទំនើរលើការជួលជាលក្ខណៈសង្គមកិច្ចនានា ការជួលរយៈពេលវែងជាមួយនឹងអត្រាប្រាក់ឈ្នួលថោក និងការកាត់បន្ថយនូវតម្លៃជួល...)។

៥- កាត់បន្ថយនូវការបំផ្លាញចោលអគារលំនៅឋានសហកម្មសិទ្ធិ ដែលមានស្រាប់ហើយបង្កើតគោលនយោបាយឧបត្ថម្ភមួយសម្រាប់ការស្តារឡើងវិញនូវអគារចាស់ៗ ដើម្បីធ្វើការអភិវឌ្ឍទីផ្សារកណ្តាលមួយ(តម្លៃថោកសមរម្យ) រវាងទីផ្សារនៃលំនៅឋានថ្មី និងទីផ្សារនៃលំនៅឋាននៅភូមិអ្នកក្រ។

៦- អនុវត្តតាមសារាចរលេខ០៣ស.រ ស្តីពីការដោះស្រាយសំណង់បណ្តោះអាសន្នលើដីរបស់រដ្ឋ ដែលត្រូវបានទទ្រទានកាន់កាប់ដោយខុសច្បាប់នៅតាមរាជធានី ទីក្រុង និងទីប្រជុំជន ដោយធ្វើសមាហរណកម្មទៅនឹងទីក្រុងនូវទីតាំងសហគមន៍បណ្តោះអាសន្ន នៅលើដីសាធារណៈរបស់រដ្ឋទាំងឡាយណាដែលអាចអភិវឌ្ឍនៅនឹងកន្លែង ដោយមានលក្ខខណ្ឌមិនអាចក្លាយជាដីឯកជនបានក្នុងករណីណាក៏ដោយ ដូចមានចែងក្នុងសារាចរ (ផ្លូវដែក បឹង ផ្លូវនានា កំពង់ផែ ស្ថានីយរថភ្លើង សួនច្បារសាធារណៈ ច្រាំងទន្លេ ប្រឡាយនានា...)។

ជម្រើសគោលនយោបាយក្នុងការតម្រង់ទិសការអភិវឌ្ឍ ឆ្ពោះទៅរកសេដ្ឋកិច្ចទីផ្សារ (រដ្ឋ-ធម្មនុញ្ញឆ្នាំ១៩៩៣) និងការបង្កើនល្បឿននៃការសម្រេចនូវកម្មសិទ្ធិដីដែលផ្តើមនៅក្នុងក្របខ័ណ្ឌនៃគម្រោងរដ្ឋបាលដីធ្លី LMAP របស់ក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់តម្រូវឱ្យយើងយកចិត្តទុកដាក់ជាអាទិភាពដល់ការកំណត់នូវដីបម្រុងសាធារណៈរបស់រដ្ឋ ដើម្បីបម្រុងទុកនូវទីតាំងចាំបាច់នានាសម្រាប់កសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធធំៗ ដែលជាលក្ខខណ្ឌកំណត់នូវការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច និងសង្គមកិច្ចលើសពីគម្រោងប្លង់គោលនគរូបនីយកម្មសម្រាប់ឆ្នាំ២០៣៥ទៀតផង។ ដូច្នេះ យុទ្ធសាស្ត្រតម្រង់ទិសអភិវឌ្ឍន៍នេះត្រូវបានធ្វើឡើងសម្រាប់រយៈពេលពីឆ្នាំ២០១៥ ដល់ឆ្នាំ២០៣៥។ ប៉ុន្តែយុទ្ធសាស្ត្រនេះបានបញ្ចូលតែការពិចារណាទាំងឡាយនៃក្របខ័ណ្ឌក្នុងកម្រិត មីក្រូតំបន់ និងស្ថិតក្នុងភាពបណ្តោះអាសន្នតែប៉ុណ្ណោះ។ ដូចនេះសាលារាជធានីត្រូវរៀបចំផែនការសកម្មភាពរបស់ខ្លួនដើម្បីអភិវឌ្ឍឱ្យបានជោគជ័យតាមបំណងប្រាថ្នារបស់ខ្លួន។

៥- ផែនការសកម្មភាព

ផ្អែកតាមគោលនយោបាយជាតិរៀបចំដែនដីនិងយុទ្ធសាស្ត្រតម្រង់ទិសសាលារាជធានីភ្នំពេញត្រូវរៀបចំគម្រោងសំខាន់ៗ ចាំបាច់ដូចតទៅ៖



៥.១- ការផ្សព្វផ្សាយ

- រៀបចំការប្រជុំផ្សព្វផ្សាយយុទ្ធសាស្ត្រគ្រប់ទិសអភិវឌ្ឍន៍នេះដល់ក្រុមជំនាញ វិនិយោគិន និងប្រជាពលរដ្ឋ ផ្សព្វផ្សាយយុទ្ធសាស្ត្រគ្រប់ទិសអភិវឌ្ឍន៍នេះតាមគេហទំព័រអេឡិចត្រូនិករបស់សាលារាជធានី។

៥.២- គម្រោងសំខាន់ៗ ដែលត្រូវការចាំបាច់នូវការអនុម័តបន្ទាន់

- ការអនុម័តបទប្បញ្ញត្តិ និងប្លង់នៃការបម្រុងទុកធំៗនៃវិស័យសាធារណៈ ផ្លូវធំៗ ផ្លូវដែក និងការបង្ហូរទឹកនៅតំបន់ជាយក្រុងនានា
- ការអនុម័តកំណត់ទីតាំងស្ថានីយរថភ្លើងសម្រាប់ទំនិញ និងទីតាំងផែស្វតធំនៅសំរោងខណ្ឌពោធិ៍សែនជ័យ
- ការអនុម័តជាគោលការណ៍នូវគម្រោងផ្លូវដែក ដែលតភ្ជាប់ដោយផ្ទាល់ទៅកាន់ទីក្រុងហ្វូជីមិញ ដែលតម្រូវឱ្យមានស្ថានមួយឆ្លងទន្លេមេគង្គនៅភ្នំពេញ និងផ្លូវដែកដែលតភ្ជាប់ពីស្ថានីយសំរោងទៅតំបន់ជាយក្រុងខាងត្បូងឆ្លងកាត់ទន្លេបាសាក់
- ការស្ថាបនាប្រឹកបន្តនូវផ្លូវចុះចតរបស់អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញ
- ការស្ថាបនានូវទំនប់មួយ និងការធ្វើប្រាំងបេតុងជាច្រកចូលរបស់ទន្លេបាសាក់
- ការកំណត់ស្តង់ដារដែលមានអគារខ្ពស់ៗ នៅច្បារអំពៅ នៅបឹងក្រពើ បឹងពោធិ៍ពាយ ទល់មុខទន្លេបាសាក់ បឹងកក់
- ការកំណត់ទីតាំងទីលានចាក់សំរាមថ្មី ការកែលម្អទីតាំងចាក់សំរាមដង្កោក្រោមរូបភាពនៃការវិនិយោគជាពោធិ៍ព្រៃកែច្នៃសំរាម និងការរៀបចំសួនឧទ្យាននៅទីលានចាក់សំរាមមានជ័យ
- ការកំណត់តំបន់អេកូឡូស៊ីព្រៃកញ្ជៅ
- ការអនុវត្តការថែរក្សានិងលើកតម្កើងមជ្ឈមណ្ឌលប្រវត្តិសាស្ត្រ។

៥.៣- បទប្បញ្ញត្តិនគរបនីយកម្ម

តាមគណៈកម្មាធិការរៀបចំដែនដីនិងនគរបនីយកម្មថ្នាក់រាជធានី បទប្បញ្ញត្តិនគរបនីយកម្មដែលត្រូវធ្វើមាន៖

- ដែនទីនៃប្លង់បែងចែក និងប្រើប្រាស់ដីធ្លីនៃរាជធានីភ្នំពេញ (Zoning) (រូបភាពទី១៤នៃឯកសារឧបសម្ព័ន្ធ)
- ប្លង់អភិវឌ្ឍន៍ទិសខាងជើងនិងខាងលិច
- ប្លង់អភិវឌ្ឍន៍ទិសខាងត្បូងនិងគម្រោងរៀបចំអាងចម្រោះទឹកបឹងជើងឯក
- ដែនទីនៃប្លង់លម្អសាធារណៈ(បឹង ប្រឡាយ ផ្លូវថ្នល់ ផ្លូវដែក អាងស្រះមានស្រូវ កំពង់ផែ ទីលានពណ៌បៃតង)
- ដែនទីនៃកំណត់តំបន់អភិវឌ្ឍន៍ជាអាទិភាព



- ផែនទីនៃការកំណត់កម្ពស់អគារ និងសេវាកិច្ចនៃកម្ពស់ការហោះហើររបស់យន្តហោះ
- ផែនទីសំណង់អគារបេតិកភណ្ឌនៃរាជធានីភ្នំពេញ
- ផែនទី និងបទប្បញ្ញត្តិប្លង់មេទេសភាពដ៏ធំមួយ ការថែរក្សាទេសភាពដើមឈើនានា និងការរៀបចំទេសភាព និងបរិក្ខារសាធារណៈជាតិនៅក្នុងស្តង់ដារចុងជ្រោយចង្វារ។

៥.៤- សកម្មភាពអភិវឌ្ឍន៍បន្តនិងវិនិយោគសាធារណៈ

- ការកសាងនិងអភិវឌ្ឍន៍បន្តទីក្រុងរណបនានាដូចជាកោះពេជ្រ ជ្រោយចង្វារ ខាំភូ
- ការកសាងនិងបន្តអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុងរណបមូឡាពិកនៅផ្នែកខាងជើងភ្នំពេញ
- ការកសាងបន្តផ្លូវឆ្លងកាត់បឹងកក់ និងបន្តអភិវឌ្ឍន៍តំបន់បឹងកក់
- ការអភិវឌ្ឍនិងកសាងផែស្នូត និងស្ថានីយអាស៊ាននៅតំបន់សំរោង ខណ្ឌពោធិ៍សែនជ័យ
- ការកសាងបន្តភ្ជាប់ផ្លូវក្រវាត់ក្រុងធំភ្ជាប់ពីខណ្ឌមួយទៅខណ្ឌមួយ(ឫស្សីកែវ-សែនសុខ-ពោធិ៍សែនជ័យ)
- ការស្ថាបនាផ្លូវបន្ទាប់ទាំងឡាយស្របផ្លូវមេ (ផ្លូវជាតិលេខ១,២,៣,៤,៥)ដើម្បីកាត់បន្ថយចរាចរណ៍ចេញនិងចូលក្រុង
- ការស្ថាបនាស្ថានអាសាមរង្វង់មូលធំទាំងឡាយ(ជំនួបរវាងផ្លូវក្រវាត់ក្រុងនិងផ្លូវចេញក្រៅក្រុងទៅខេត្តនានា)
- ការកសាង និងពង្រីកផ្លូវនៅតំបន់ជ្រោយចង្វារ ដើម្បីអភិវឌ្ឍមួយមានសមភាព និងគុណភាពជាមួយតំបន់កណ្តាលក្រុង និងដើម្បីជួយស្រូបកំណើនប្រជាជនពីទីក្រុង
- ការស្ថាបនាអាងប្រោះទឹកស្អុយនៅបឹងជើងឯក និងការរៀបចំប្រព័ន្ធលូទឹកស្អុយរាជធានីភ្នំពេញ
- បន្តអនុវត្តយ៉ាងម៉ឺងម៉ាត់និងទន់ភ្លន់សារាចរលេខ០៣សវ ស្តីពីការដោះស្រាយសំណង់បណ្តោះអាសន្នលើដីរបស់រដ្ឋដែលត្រូវបានទន្ទ្រានកាន់កាប់ដោយខុសច្បាប់ តាមរាជធានី ទីក្រុង និងទីប្រជុំជន
- ជំរុញនិងពង្រឹងសមត្ថភាពសេដ្ឋកិច្ចនៅក្នុងវិស័យសំណង់ វិស័យវាយនភណ្ឌ ការចិញ្ចឹមត្រី ការដាំដំណាំបន្លែបង្ការ ការដឹកជញ្ជូនទេសចរណ៍ កសិចំណីអាហារ សេវាកម្មសម្រាប់ក្រុមហ៊ុនសហគ្រាសនានា វិស័យអេឡិចត្រូនិច ការវេចខ្ចប់ ការដំឡើងមេកានិក និងការបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ។

៦- សេចក្តីសន្និដ្ឋាន

ទោះបីជាកន្លងមក ប្រទេសកម្ពុជាបានជួបវិបត្តិធំនៃសេដ្ឋកិច្ចសកលនិងវិបត្តិផ្ទៃក្នុងខ្លះៗ មួយប្រទេសថែក៏ដោយ កម្ពុជាបច្ចុប្បន្នមានសន្តិភាព ស្ថិរភាពនយោបាយ និងសណ្តាប់ធ្នាប់សង្គមល្អប្រសើរប្រកបដោយវឌ្ឍនភាពសង្គមកិច្ច និងកំណើនសេដ្ឋកិច្ចយ៉ាងរហ័ស។



នេះ កម្ពុជាបានធ្វើសមាហរណកម្មខ្លួនចូលទៅក្នុងតំបន់និងពិភពលោក ហើយថែមទាំងជា
សមាជិកដែលស្មើសិទ្ធិជាមួយបណ្តាប្រទេសលើសកលលោកទៀតផង។ គុណសម្បត្តិទាំងនេះ
បានទាក់ទាញការវិនិយោគក្នុងនិងក្រៅប្រទេសបន្ថែមទៀតលើគ្រប់វិស័យពិសេសវិស័យនគរូប-
នីយកម្មនិងសំណង់ចាប់ពីពេលនេះរហូតដល់ឆ្នាំ២០៣៥ ដើម្បីឆ្លើយតបនឹងតម្រូវការនៃកំណើន
ប្រជាជនជិត៣លាននាក់នៅភ្នំពេញ។ ដូច្នេះ គោលការណ៍ធំៗនៃយុទ្ធសាស្ត្រគម្រង់ទិសការ
អភិវឌ្ឍផ្នែកនគរូបនីយកម្មរាជធានីភ្នំពេញ និងត្រូវអនុវត្តដោយទូលំទូលាយក្រោមបរិបទលទ្ធិ
ប្រជាធិបតេយ្យនិងមានតម្លាភាព ដើម្បីសម្រេចបាននូវបំណងប្រាថ្នាធំៗរបស់រដ្ឋ ក៏ដូចជាស្រប
តាមយុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណដំណាក់កាលទី៣ និងផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ជាតិរបស់រាជរដ្ឋា
ភិបាលដែលមានសម្តេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែន ជាប្រមុខ ឈានទៅកាត់បន្ថយ
ភាពក្រីក្រនិងឆ្ពោះទៅរកវឌ្ឍនភាព។ ក្នុងបរិយាកាសនេះ រាជធានីភ្នំពេញនឹងក្លាយជាទីក្រុង
ចតុមុខដ៏ទំនើបមួយ ជាប៉ូលអភិវឌ្ឍន៍ស្នូលនៃសេដ្ឋកិច្ចនិងសង្គមកិច្ចដែលមិនអាចខ្វះបានដោយ
រក្សាបានអត្តសញ្ញាណជាតិរបស់ខ្លួន គុណភាពបរិស្ថាន និងទេសភាពគុណភាព(ស្តង់ដារ)
អន្តរជាតិ សក្តិសមជាទីក្រុងគង់មួយនៅអាស៊ីអាគ្នេយ៍។

